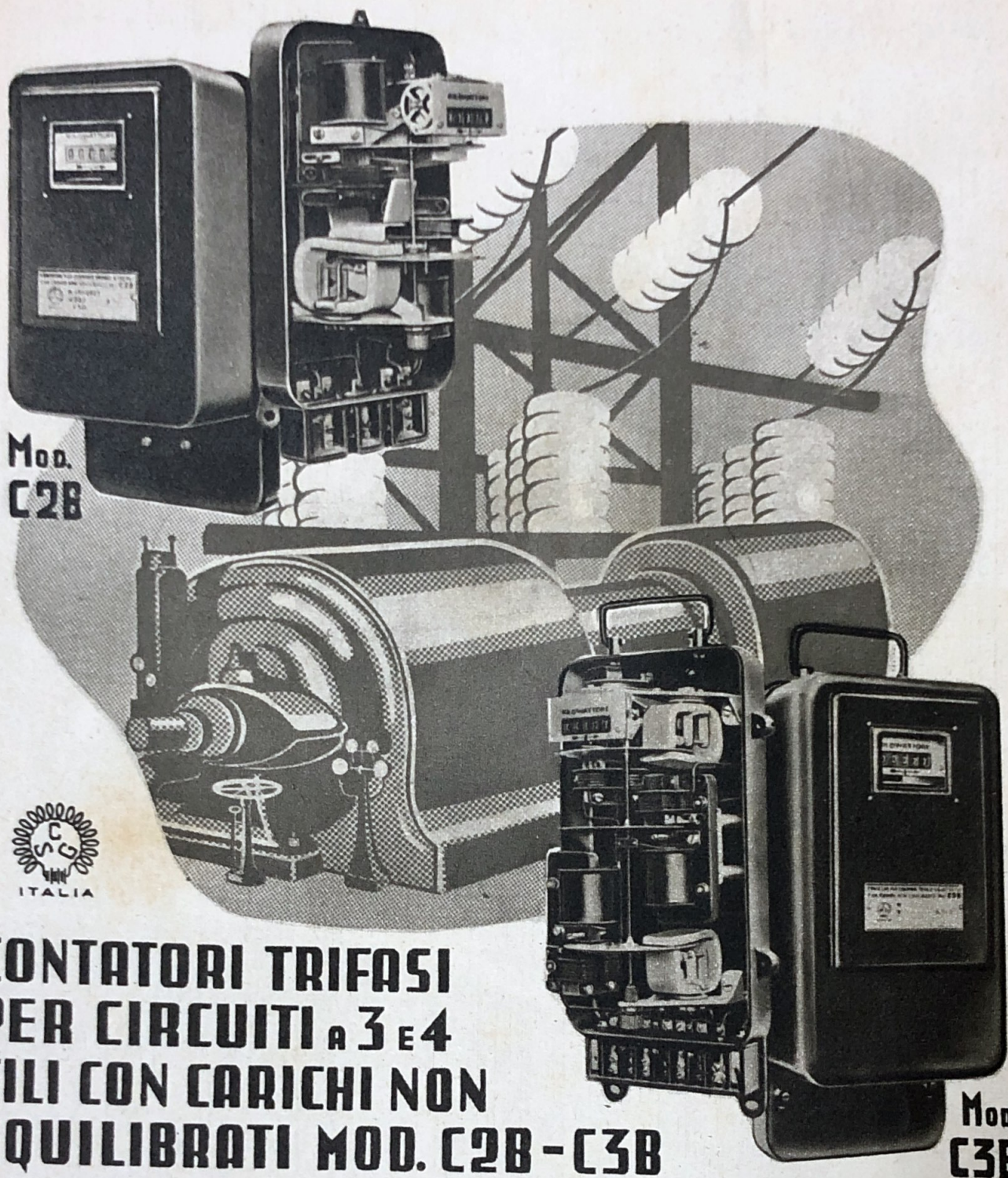
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVIII - NUMERO 6 GIUGNO 1942 - XX E. F.

M. DUSE
Trionfo di candore in
bocca odolizzata
OdoL
OdoL
ODOL

ITALIA
SOC. NAV. GENOVA
LINEE TRIESTINE PER L'ORIENTE
SOC. NAV. TRIESTE
ADRIATICA
SOC. NAV. VENEZIA
TIRRENIA
SOC. NAV. NAPOLI
SERVIZI ITALIANI PER TUTTO IL MONDO

CONTATORI TRIFASI
PER CIRCUITI A 3 E 4
FILI CON CARICHI NON
EQUILIBRATI MOD. C2B - C3B

ESECUZIONI:
SPORGENTI - INCASSATI - A DOPPIA TARIFFA

C.G.S. ISTRUMENTI DI MISURA S.A
MONZA - VIA MARSALA 16

ANNO XLVIII
1942 - XX

LE VIE D'ITALIA

Numero 6
GIUGNO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)
Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

LA COPERTURA
AUTARCHICA
PER ECCELLENZA
PER I MODERNI E
PESANTI AUTOCARRI

PIRELLI

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA CTI

L'ALBO DELLA GLORIA

Soci della Consociazione Turistica Italiana caduti nella presente guerra e compresi nell'elenco dei Caduti pubblicato dal Quartier Generale delle Forze Armate il 10 aprile 1942-XX. Ai gloriosi Combattenti e alle loro famiglie va la commossa imperitura gratitudine della Patria.

R. ESERCITO:

Bascapé Dott. Angelo.
Borda Giorgio, Tenente.
Ciocchi Italo, Capitano.
Dall'Olio Dott. Carlo, Capitano Medico.
Delpiano Leopoldo, Sergente degli Alpini.
Gatti Arturo.
Gavarri Dott. Giovanni, S. Ten. dei Bersaglieri.
Giuliani Benedetto, Capitano di Fanteria.
Grillo Giulio, Camicia Nera d'assalto.
Rossi Tascioni Antonio.
Ruffoni Nob. Cav. Bruno, Maggiore.
Sassi Genghini Rag. Franco, S. Tenente.
Urso Cav. Simone Ugo, Capitano Carrista.

R. AERONAUTICA:

Asprea Riccardo, Tenente Pilota.
Garuti Elvio, S. Tenente Pilota.
Pinter Giovanni, Sergente Maggiore Pilota.

La "Campagna del mezzo milione".

Comunichiamo i nomi dei fortunati Propagandisti ai quali, in questi ultimi 4 mesi, è toccata in sorte una copia dell'*Atlante Fisico Economico d'Italia*, nell'estrazione del premio straordinario stabilito dal paragrafo 5 del regolamento per la «Campagna del mezzo milione»; regolamento che viene spedito a chiunque ne faccia richiesta inviando biglietto da visita con le iniziali «C. M. M.».

Tra i possessori dei «Buoni-Premio» compresi fra i numeri 6950 e 8600 la sorte ha favorito: il signor Eugenio Mulas Delitala, Console della C.T.I. per Cagliari (numero estratto: 6952); il prof. Giuseppe Severini, Console Scolastico della C.T.I. per il R. Istituto Magistrale di Ancona (num. estratto: 7022); il S. Ten. Tullio Elefante, Console Militare della C.T.I. per la Scuola Allievi Sottufficiali di Complemento d'Artiglieria di Nocera Inferiore (num. estratto: 7096); il Cap. cav. Armando Di Guglielmo, Console Militare della C.T.I. per la Scuola Militare di Roma (num. estratto: 8033); il prof. ing. Francesco Ferrari, Console Scolastico della C.T.I. per il R. Istituto Tecnico Industriale di Cremona (num. estratto: 8073); il prof. Giuseppe Tranchida, Console Scolastica della C.T.I. per il R. Liceo Ginnasio «V. Lanza» di Foggia (num. estratto: 8133); il signor Vincenzo Montersino di Torino (num. estratto: 8197); il Col. Comm. Lorenzo Reggiani, Console Militare della C.T.I. per la R. Accademia di Fanteria e Cavalleria di Modena (num. estratto: 8218); il Cap. Enrico Zaccagnini, Console Militare della C.T.I., per il 65° Batt. Collegamenti, P.M. 222 (num. estratto: 8295); il prof. Salvatore Frascino, Console scolastico della C.T.I. per il R. Liceo-Ginnasio «Carducci-Ricasoli» di Grosseto (num. estratto: 8323); il dott. Silvio Piras Licheri, Console della C.T.I. per Carbonia (num. estratto: 8368); il Col. comm. Pier Luigi Dal Negro, Console Militare della C.T.I. per il 1° Regg. Granatieri di Sardegna, Posta Milit. 81 (num. estratto: 8445); il Cap. di corv. nob. cav. Antonio Cordero di Montezemolo, Console navale della C.T.I. per la R. Accademia Navale di Livorno (num. estratto: 8465); l'avv. cav. Piero Gheis, Console della C.T.I. per Aosta (num. estratto: 8544): il Col. comm. Luigi Celada, comandante del 57° Regg. Fanteria Motorizzato, Posta Militare 66 (num. estratto: 8566).

"Le Vie del Mondo"

Ecco l'interessante sommario del fascicolo di giugno della rivista consorella:

Carlo Scarfoglio: *Oceano Indiano e Madacascar* – Lino Pellegrini: *La Finlandia dopo un anno di guerra antibolscevica* – Atusi Itoga: *Il Manciukuò nel decennale dell'indipendenza* – Ciro Poggiali: *Portogallo antico e nuovo* – Gerardo Zampaglione: *Dopo la «strada della Birmania», quella «dell'Assam»* – *Attualità internazionale* – *Di Paese in Paese* – *Cronache della guerra.*

L'abbonamento a «Le Vie del Mondo» è di L. 51,50 (Estero L. 76,50). Un numero separato, in vendita in tutte le principali edicole, L. 5.

Consoci,

non tardate a ritornare alla C.T.I. la scheda annessa al fascicolo di maggio de "Le Vie d'Italia" per la votazione dell'Assemblea Generale.

La scheda deve pervenire alla Consociazione al più tardi il 31 luglio prossimo; ma non attendete a spedirla all'ultimo momento: l'importanza delle proposte all'ordine del giorno e il particolare momento esigono che i Soci partecipino, nella misura più larga possibile, all'esercizio del loro diritto di voto.

TURISMO

Il Turismo nella relazione sul bilancio del Ministero della Cultura Popolare.

Il quadro dell'attività svolta dal Ministero della Cultura Popolare e dagli Enti dipendenti, presentato dalla Relazione della Commissione Generale del Bilancio della Camera dei Fasci e delle Corporazioni sullo stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1-7-1942-XX – 30-6-1943-XXI, ha una duplice importanza: come documento della situazione attuale nei vari settori e come illustrazione dei provvedimenti presi dagli organi competenti per fronteggiare la situazione stessa.

La Relazione, dovuta al Cons. Naz. Chiodelli, considera in capitoli separati le varie attività organizzate dal Ministero della Cultura Popolare: la Stampa italiana ed estera, la Propaganda culturale all'estero, il Teatro, la Cinematografia, il Turismo, la Radiodiffusione all'interno e all'estero, i Problemi della razza.

Noi riproduciamo qui integralmente la parte che tratta del Turismo. Da essa risultano i provvedimenti adottati per conservare questa attività, che fra tutte quelle considerate è ora la più colpita, mentre assurge alla massima importanza per la rinascita economica del dopoguerra.

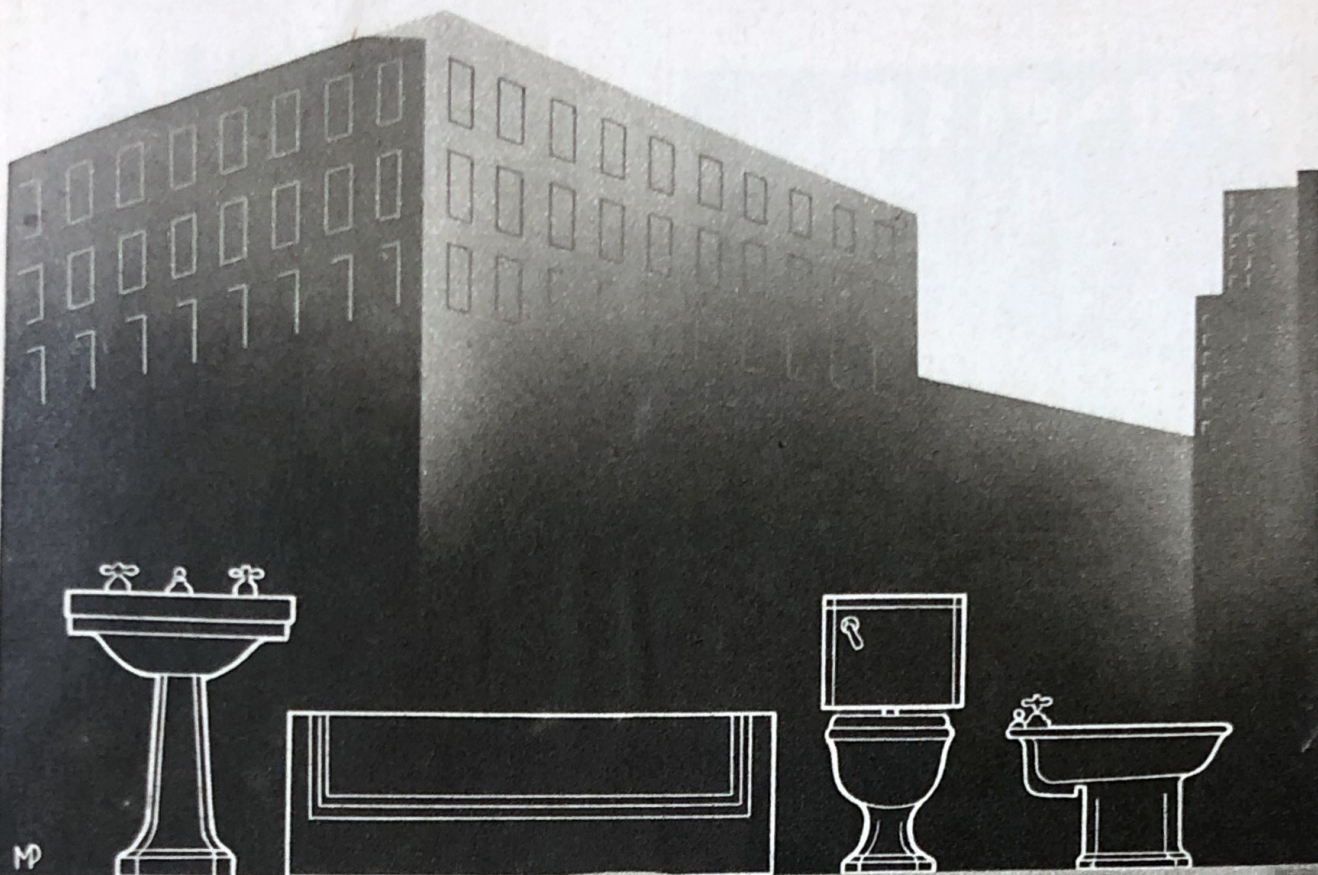
Non occorre sottolineare l'importanza morale e politica, oltre che economica, del Turismo e la vastità dei problemi che esso comporta.

L'intensificarsi della guerra ha pressoché arrestato il turismo internazionale, ma non per questo si è ridotta l'attività della Direzione Generale del Turismo e degli organi centrali e periferici operanti sotto il suo controllo, e particolarmente dell'E.N.I.T.

Si è trattato essenzialmente di mantenere in vita l'attrezzatura turistica e specialmente ricettiva della Nazione con un accurato controllo delle varie attività e una premurosa assistenza a quelle in situazioni economiche più difficili; si è trattato di esaminare, sulla base dell'esperienza passata e delle esigenze future, tutti quei problemi che devono far trovare, dopo l'esito vittorioso della guerra, l'organizzazione turistica italiana pienamente preparata, all'interno e all'estero, all'adempimento dei suoi grandi ed appassionanti compiti.

I 94 Enti provinciali del Turismo hanno collaborato con la Direzione Generale del Turismo nell'assistere nei limiti del possibile le attività turistiche, preservandole dalle conseguenze economiche dell'attuale periodo, e nel dar luogo a tutte quelle iniziative e manifestazioni che, armonizzandosi col clima di guerra, potessero tener vivo l'interessamento del pubblico sulle bellezze e sull'efficienza del nostro patrimonio turistico.

Al riguardo è da notare che nel corso del 1941 le preminenti esigenze dell'economia nazionale hanno richiesto speciali provvedimenti intesi a limitare il traffico dei viaggiatori, e la soppressione di varie riduzioni ferroviarie, le cui conseguenze il Ministero ha cercato di contenere, con la collaborazione del Ministero delle Comunicazioni, prendendo in particolare considerazione, per i riflessi nei riguardi della sanità della razza, la situazione di determinate località climatiche, balneari e termali.

Per quanto riguarda il traffico internazionale è da ricordare che nel febbraio 1941-XIX le apposite Delegazioni italiana e germanica hanno deciso di prorogare la validità degli accordi per il traffico turistico da e verso la Germania e di abolire il sistema dei contingentamenti mensili, così da permettere sempre la assegnazione dei fondi necessari al traffico turistico, anche quando, eventualmente, tale contingentamento fosse in qualche mese sorpassato.

"Standard"
APPARECCHI SANITARI

Il Ministero ha esaminato e quindi approvato i bilanci di previsione degli E. P. T., controllando i relativi servizi di cassa e gli impegni assunti (al 31 dicembre 1941-XX le disponibilità di cassa degli E. P. T. ammontavano a lire 8.000.000), ed ha curato anche la gestione del Fondo Esposizione Universale di Roma (Mostra del Turismo), ammontante, al 19 dicembre, a lire 7.701.104, delle quali lire 3.860.615 depositate presso la Banca Nazionale del Lavoro, e lire 3.840.488 ancora da riscuotere. (Detto fondo sarà incrementato da una entrata annua di lire 1.600.000 circa ripartita tra E.P.T. ed Aziende autonome).

Nel controllare e regolare la materia dei contributi dovuti agli E. P. T., la Direzione Generale del Turismo ha impartito opportune istruzioni agli enti dipendenti, ai fini della sospensione o limitazione dei tributi turistici a carico delle industrie ricettive che abbiano risentito danno economico dalla crisi turistica in atto, ed ha provveduto per l'esonero del tributo a favore delle famiglie numerose.

Una vigilanza oculata e costante è stata portata anche nel settore dell'applicazione e riscossione dell'imposta di soggiorno, col vantaggio della eliminazione di molte evasioni; talché, malgrado l'avvenuta riduzione nel movimento dei forestieri, l'imposta ha reso un gettito complessivo di lire 30 milioni (delle quali lire 7.500.000 all'O. N. M. I.), con un aumento di circa 6 milioni nei confronti dell'esercizio precedente.

In questo settore sono state impartite particolari istruzioni per la esatta valutazione degli elementi relativi all'accertamento del tributo.

Particolari attenzioni sono state dedicate all'assistenza delle 168 Aziende autonome per le Stazioni di cura, soggiorno e turismo nei molteplici e complessi problemi di carattere turistico locale, alla cui soluzione si è provveduto direttamente, se rientranti nella sfera di competenza del Ministero (manifestazioni, propaganda, ecc.), e negli altri casi mediante un vivo interessamento presso altri dicasteri o enti nazionali e locali.

Altrettanto può dirsi per quanto concerne l'organizzazione delle Associazioni Pro-Loco, organi turistici locali che – come è noto – hanno compiti analoghi alle Aziende autonome, in quelle località di interesse turistico non ancora così efficienti da poter essere elevate al rango di Stazione. Anche a tali Associazioni hanno fornito la propria assistenza gli E. P. T. con la erogazione di contributi e con interventi nei servizi di propaganda.

Poiché si considera che la esistenza di una efficiente rete di Associazioni Pro-Loco sia condizione essenziale per l'assetto e il potenziamento ricettivo dei luoghi d'interesse turistico e per il successo dell'organizzazione turistica periferica, verranno continuate ed approfondite le indagini e gli studi già iniziati, per avere in funzione nel più breve tempo possibile un complesso di Associazioni in piena e regolare attività.

Oggetto di controllo e di assistenza è stata pure l'attività degli Uffici viaggi e degli Uffici di navigazione operanti nelle varie province.

Con l'accordo degli altri Ministeri interessati è stato proposto un provvedimento di legge che modifica ed integra le norme per la disciplina degli Uffici viaggi e turismo di cui al Regio Decreto-legge 23 novembre 1936-XV, n. 2523, consentendo il migliore possibile funzionamento degli Uffici stessi per conservare integra anche nel loro settore di attività l'attrezzatura turistica nazionale.

Il rapido sguardo dato agli organismi che si occupano del turismo nelle province e nei comuni, e l'opportunità di addivenire per essi ad un assetto organico e razionale, fanno pensare alla annunciata riforma che al riguardo è allo studio presso il Ministero, con l'auspicio che essa possa essere, appena possibile, attuata.

Problema di vitale importanza e che merita di essere considerato in primo piano è quello alberghiero.

Dato lo stato di dissesto nel quale, per effetto dell'attuale periodo, versano numerosi esercizi ricettivi, i proprietari degli stabili alberghieri hanno chiesto l'autorizzazione per mutarne la destinazione, e si è resa quindi frequente l'applicazione delle norme per la tutela del patrimonio alberghiero nazionale.

Il Ministero, pur trovandosi nella necessità di dover mantenere l'attrezzatura alberghiera adeguata ai bisogni turistici della Nazione, soprattutto per le esigenze del periodo post-bellico, ha, nei limiti del possibile, tenuto conto delle particolari condizioni dei proprietari degli immobili, ispirandosi a criteri di equità, in modo da improntare i provvedimenti ministeriali a motivi di bene intesa giustizia.

Pertanto, previ rigorosi accertamenti istruttori, di 122 domande di mutamento, 32 sono state respinte, 60 sono state accolte, dato che queste si riferivano ad esercizi di modestissima importanza, mentre per 30 si è consentito il mutamento solo limitatamente al periodo bellico.

La stessa attuale crisi turistica ha dato luogo a numerose richieste di sfratto, una parte delle quali è stata risolta dall'Ufficio competente del Ministero, mentre per le altre è stato provocato l'intervento delle Prefetture al fine di raggiungere equi accomodamenti.

È stato inoltre svolto particolare interessamento sia per il rinnovo di contratti di affitto, sia per comporre bonariamente vertenze tra locatori e conduttori.

Intensa è stata l'assistenza alberghiera, in applicazione della legge 26 maggio 1932-X, n. 627 e del successivo Regio Decreto-legge 16 settembre 1937-XV, n. 1669.

La Direzione Generale del Turismo, continuando la selezione delle domande e dei progetti presentati dagli albergatori e dai privati per nuove costruzioni, ampliamenti e migliorie, ha esaminato 80 progetti di nuove costruzioni ed ampliamenti di alberghi. Di essi il Comitato per i contributi turistici ha approvato 22 progetti per n. 482 letti nuovi e per un importo previsto di opere di di lire 15.753.435.

Per tali lavori sono stati deliberati contributi a fondo perduto per lire 2.604.625 e quote annue a titolo di concorso mutuo e di concorso affitto per lire 92.275.

Nell'anno 1941, previo esame di 61 contabilità presentate dalle ditte, per un importo globale di lavori di lire 75.454.351, e in relazione agli accertamenti eseguiti dal Genio Civile, sono stati ammessi a pagamento contributi *una tantum* per complessive lire 14.760.000 e lire 301.618,75 per quote di concorso mutuo, nonché lire 60.000 per quote di concorso affitto.

Nel 1941 sono state avanzate n. 466 domande di contributo sugli interessi passivi di debiti esistenti al 31 dicembre 1935-XIV (legge 26 maggio 1932-X e 4 giugno 1936-XIV). Tali domande, previ i necessari accertamenti, sono state sottoposte al Comitato per i contributi turistici, il quale ha accolto favorevolmente 434 domande, deliberando contributi per complessive lire 6.500.000.

Dato lo stato di guerra e la necessità di aiutare gli albergatori a mantenere in vita le attrezzature pericolanti, sono state erogate, in rapporto ai fondi che il Ministero delle Finanze ha potuto mettere a disposizione a tale titolo, delle sovvenzioni straordinarie. I due milioni assegnati hanno consentito il pagamento di imposte arretrate e di alcuni debiti urgenti; ma soprattutto sono stati di incoraggiamento alla classe degli albergatori, i quali, dalla erogazione di tali somme, manifesta testimonianza dell'appoggio del Ministero in momenti tanto difficili, ne han tratto motivo e sprone ad una maggiore resistenza.

Non è mancata la solita assistenza presso creditori, enti pubblici, banche e privati, ottenendo in alcuni casi la rateizzazione di imposte arretrate e per il cui pagamento erano in corso atti esecutivi.

È stato infine emanato un provvedimento legislativo, in base al quale, tenuto conto delle difficoltà create dallo stato di guerra e dell'impossibilità da parte dei progettisti e degli albergatori di portare a termine le costruzioni alberghiere nuove, gli impianti e le migliorie entro il termine del 31 dicembre 1941-XX, come era previsto dalla legge, si è provveduto a prorogare il termine utile per l'ammissione ai contributi dello Stato a due anni dalla stipulazione del Trattato di pace.

Ma le esigenze di un'adeguata sistemazione dell'attrezzatura alberghiera richiedono, per superare le difficoltà attuali e per far fronte alle future necessità, mezzi finanziari ben maggiori di quelli finora disponibili.

"Come si fa?"

I due sono così assorti che non s'accorgono del fotografo. Questi non si è lasciato sfuggire l'istante favorevole: un'occhiata nel grande vetro smerigliato della IKOFLEX II, una lieve rotazione del bottone di messa a fuoco, una pressione sullo scatto e la presa è fatta. Oltre alla rapidità di messa a fuoco la IKOFLEX II della Zeiss Ikon presenta ancora altri vantaggi, come la sicurezza contro le doppie esposizioni, il blocco automatico dell'avanzamento della pellicola, il bottone di scatto sul corpo dell'apparecchio, la leggibilità dall'alto del diaframma e dei tempi di posa, ecc. Il vostro fornitore Vi mostrerà volontieri la IKOFLEX II. Ulteriori particolari si possono anche avere dalla Rappresentanza della Zeiss Ikon A.G. Dresden:

IKONTA S.i.A. - MILANO 7/105
Corso Italia 8

IKOFLEX II 6×6 cm.
con Triotar Zeiss 1:3,5 in Compur . . . . L. 1400.—
con Tessar Zeiss 1:3,5 in Compur Rapid . . L. 1850.—

Capolavori fotografici con:
Apparecchio Zeiss Ikon, obbiettivo Zeiss, pellicola Zeiss Ikon!

Informazioni: **ENTE PROVINCIALE PER IL TURISMO DI COMO**
AZIENDE AUTONOME DI SOGGIORNO E TURISMO
ASSOC. PRO LOCO E TUTTI GLI UFFICI VIAGGI E TURISMO

Non si tratta di salvare questo o quell'albergatore, ma di assicurare la vita e l'efficienza di quelle aziende (e quelle soltanto) che se ne dimostrano meritevoli per la loro idoneità a svolgere funzioni di effettivo interesse nazionale. È pertanto augurabile che l'assegnazione di ben più adeguati stanziamenti per l'assistenza alle aziende alberghiere che debbono sussistere, e la distribuzione di questi attraverso esami ed accertamenti da farsi caso per caso, con rigore e senza debolezze, da parte dei competenti organi, consentano di risolvere, senza dispersioni di energie e di denari, questo problema, che è oggi certamente tale da destare preoccupazioni e da richiedere le più tempestive cure.

Ancora a proposito degli alberghi, è da ricordare che, in materia di prezzi, col Regio Decreto-legge 12 marzo 1941-XIX, n. 142, è stato prorogato per tutta la durata dell'attuale stato di guerra il divieto stabilito dal Regio Decreto-legge 19 giugno 1940-XVIII, n. 953, di aumentare i prezzi praticati al 30 luglio 1940-XVIII dagli alberghi, pensioni e locande. Con tale blocco è stato sospeso, per lo stesso periodo, l'obbligo della denuncia dei prezzi, restando invariate le tariffe precedentemente fissate dal Ministero.

Ma anche attraverso l'azione di carattere, per così dire, « difensivo » delle nostre attività turistiche, non sono mancate le nuove iniziative e la propaganda. È stata così autorizzata la costruzione di sei rifugi alpini e si è vigilato il funzionamento di tali locali, in modo che attraverso la loro piena efficienza fossero realizzati gli scopi della loro istituzione.

È stato messo allo studio un vasto piano di sistemazione dei sentieri, segnalazione degli itinerari ed organizzazione sanitaria della montagna.

Tali problemi, che rivestono particolare importanza per il potenziamento turistico-alpinistico del nostro Paese, ben meritano di essere affrontati in pieno e risolti, secondo un indirizzo unico, in tutte le più importanti zone alpine ed appenniniche, in modo che la montagna italiana – sempre più e meglio organizzata – attragga a sé, oltre ad una maggiore corrente di alpinisti e turisti di ogni luogo, le giovani generazioni del Littorio, educandole alla scuola dell'ardimento.

La pratica attuazione dei problemi in parola verrà affidata – dal punto di vista tecnico e sotto l'alta sorveglianza del Ministero – al Centro Alpinistico Italiano, particolarmente idoneo ed attrezzato per lo specialissimo e non facile compito.

In merito all'attività degli enti operanti con finalità turistiche, è da segnalare, riguardo al R.A.C.I., che, in considerazione della sua situazione economica conseguente alla cessata circolazione automobilistica, e non potendosi fronteggiarla con le normali entrate di bilancio, fortemente contratte, si è potuto ottenere dal Ministero della Guerra un sensibile contributo finanziario per i servizi che l'Ente rende attualmente alle Forze armate.

Analogamente, mediante contributi degli Enti Provinciali per il Turismo, si è provveduto a mantenere in vita l'Associazione Campeggiatori Turistici Italiani, la cui attività, logicamente limitata nel periodo attuale, potrà, alla ripresa dei traffici turistici, integrare notevolmente l'azione delle altre organizzazioni.

Un cenno particolare merita la situazione dell'Ente Naz. Industrie Turistiche e Alberghiere (E.N.I.T.E.A.). Tale Ente, creato per integrare l'iniziativa privata nell'incremento e miglioramento dell'attrezzatura alberghiera nazionale, non si è dimostrato, nella sua struttura e nei suoi mezzi funzionali, tale da rispondere pienamente ai compiti che ne determinarono la costituzione. È perciò in corso un opportuno provvedimento legislativo inteso ad ottenere, attraverso un'amministrazione straordinaria, la normalizzazione dell'attività dell'Ente stesso, che deve mirare essenzialmente a dotare di buoni alberghi, adeguati all'importanza delle singole località, quei centri che ne sono tuttora sprovvisti e che in tale situazione altrimenti rimarrebbero, valendosi però della competente e specializzata collaborazione dell'attivtià alberghiera privata per quanto riguarda la gestione degli alberghi stessi.

Speciale segnalazione merita infine la complessa e proficua attività svolta dall'Ente Nazionale Industrie Turistiche (E.N.I.T.), quale organo esecutivo della Direzione Generale del Turismo. Anche qui si è lavorato con lo sguardo rivolto all'avvenire, sia per quanto riguarda l'organizzazione dell'Ente, sia per ciò che si riferisce alla propaganda.

Così, particolare attenzione è stata rivolta all'organizzazione delle Delegazioni all'estero, alla cui attività si è dato un nuovo indirizzo.

Esse, infatti, avendo preso accordi con altri enti interessati alla penetrazione all'estero (moda, artigianato, libro, ecc.), sviluppano ormai un'azione di propaganda generale tendente a diffondere su vasta scala, in tutte le classi sociali dei Paesi ove agiscono, una migliore e più profonda conoscenza dell'Italia, in modo che rimanga vivo nello straniero il desiderio di visitarla quando lo potrà e, nel frattempo, di conoscerla meglio.

Tale propaganda di indole generale va quindi dall'arte alle bellezze naturali, dalle realizzazioni del Regime all'attualità bellica, dal cinema al teatro ed al libro, dall'artigianato alla moda.

Né va dimenticata la partecipazione dell'E.N.I.T. alle maggiori fiere estere, tra cui quelle di Budapest, Zagabria, Praga, Losanna, Vienna, Koenigsberg, Buenos Aires e Lubiana.

Si è iniziata la stampa degli itinerari turistici italiani, rivolti a speciali categorie di turisti; è stato portato a termine l'itinerario archeologico nell'edizione italiana e sono in stampa le edizioni nelle altre lingue. Inoltre è stata iniziata la pubblicazione della collana di pieghevoli sulle località turistiche italiane, redatti con uniformità di criteri e comprendenti, oltre a brevi descrizioni, una larga messe di notizie pratiche.

Nell'anno 1941 è cominciata anche la stampa della rivista *Italia* in quattro fascicoli a carattere stagionale, con numerose illustrazioni in nero e a colori, e con 64 pagine di testo, nelle quali vengono valorizzati tutti i motivi turistici dell'Italia: paesaggio, arte, artigianato, folclore, realizzazioni del Regime, intercalando gli articoli con un ampio notiziario.

L'Ufficio Radio ha curato, in collaborazione con l'E.I.A.R., 52 emissioni di notiziari turistici in lingua italiana, altrettante della « Guida Radiofonica del Turista Italiano », e 52 trasmissioni ad onde corte di propaganda turistica per ciascuna delle lingue romena, tedesca, ungherese, spagnola, bulgara, croata e svedese. Ha infine provveduto alla spedizione di fotografie e opuscoli ai radioascoltatori stranieri.

È stato stipulato con l'Istituto Nazionale « Luce » un accordo per la produzione annua di 25 cortometraggi turistici, rinunciando così alla produzione diretta. L'accordo stesso prevede per ogni soggetto cinematografico, preventivamente concordato e successivamente approvato, un contributo al « Luce » di lire ventimila, per un importo complessivo di lire 500.000.

Delle pellicole già in possesso dell'E.N.I.T. si è effettuata la distribuzione alle Delegazioni E.N.I.T. all'estero.

Ad onta delle attuali contingenze, fervidissima è stata l'attività dell'E.N.I.T. nella distribuzione di materiale fotografico alla stampa italiana ed estera, alle Delegazioni all'estero, ad Istituti culturali, così come si è intensificata la produzione di fotografie a colori: oltre ad una serie della Dalmazia, sono state eseguite numerose riprese di Pompei, Ercolano, Ostia e della Riviera ligure.

Altro importante servizio che l'E.N.I.T. ha continuato, perfezionandolo, è quello delle statistiche interessanti in genere il fenomeno turistico.

BINOCOLI PRISMATICI
GRANDANGOLARI DI
LUMINOSITÀ NORMALE E DI
GRANDE LUMINOSITÀ

BINOCOLI PRISMATICI
A CAMPO NORMALE DI
LUMINOSITÀ NORMALE E DI
GRANDE LUMINOSITÀ

TOTALIA

ADDIZIONATRICE
SCRIVENTE ITALIANA
A TASTIERA MODERNA

LAGOMARSINO

MACCHINE PER UFFICIO - MILANO

FILIALI E AGENZIE NELLE PRINCIPALI CITTÀ

AUTOMOBILISMO

La revisione degli autoveicoli circolanti.

Il Ministro per le Comunicazioni ha ordinato per l'anno in corso una revisione generale degli autoveicoli, « *allo scopo di accertare se sussistano le condizioni di sicurezza per la circolazione e siano state osservate le vigenti disposizioni limitative sulla circolazione automobilistica anche agli effetti del consumo dei carburanti e dell'assegnazione della carta carburanti* ».

Sono soggetti all'obbligo della revisione – da compiersi presso l'Ispettorato Compartimentale Motorizz. Civile (già Circolo Ferroviario), con le modalità del cosiddetto collaudo integrativo – tutti gli autoveicoli di qualunque specie, privati e pubblici, autorizzati alla circolazione, comprese le trattrici agricole, i motocarri e i motocicli, esclusi soltanto gli autocarri e autotreni.

A tal proposito, però, osserviamo che manca, nel decreto ministeriale, una espressa eccezione per quelli tra gli autoveicoli delle prime categorie (autovetture e motocicli) che, non soggetti alle revisioni periodiche ordinarie, ma solo alla revisione generale per decreto ministeriale, sono già stati revisionati lo scorso anno in seguito ad analogo decreto, e proprio per gli scopi dichiarati nella premessa del decreto odierno: tanto che questo « bis » non ha mancato di provocare una certa sorpresa. Sarebbe, invero, mal comprensibile che, per i primi 8 anni di vigore del Codice Stradale attuale (con relativo art. 78), quando la circolazione ferveva, accentuando il deperimento annuale del veicolo e moltiplicando le occasioni di pericolo, non siasi mai avvertita la necessità della revisione, e che, per contro, ridotta oggi la circolazione alla decima parte e la percorrenza delle singole vetture superstiti d'altrettanto, si considerassero necessarie due revisioni a un anno di distanza, corrispondenti in tempi normali all'intervallo di un mese. Crediamo, dunque, che i già revisionati nel 1941 verranno esonerati dal nuovo obbligo: ma, nel silenzio del decreto odierno, l'esonero non sarà possibile senza un nuovo provvedimento ministeriale. La sua opportunità non si basa soltanto sulle considerazioni del disagio e della spesa che graverebbero su gli utenti per ripetere la formalità dopo poche centinaia di chilometri, ma sull'interesse generale di non distrarre, in questi momenti, tempo, energia e soprattutto carburanti per raggiungere dagli estremi confini regionali la sede compartimentale, viaggio che per molti autoveicoli privati significherebbe il consumo di due intere mensilità di carburante.

Quest'ultimo rilievo, a vero dire, si adatta non solo a chi abbia già effettuata da poco una revisione, ma a tutti: e parrebbe suggerire il dubbio se proprio il tempo di guerra, con le drastiche limitazioni vigenti, sia propizio per una così larga revisione di automezzi. L'opportuna tendenza, già sfruttata in molti settori, a ritenere sospesi, allargati o elasticamente interpretati gli ordinari limiti di sicurezza in molte, in quasi tutte le attività potenzialmente pericolose, ma oggi preziose in ragione del loro sfruttamento intensivo, parrebbe anzi rendere meno evidente la stessa utilità di una qualsiasi revisione

attuale, quanto al primo degli scopi dichiarati. Tanto più che il secondo, avendo prevalente contenuto di controllo sulla regolarità amministrativa, potrebbe forse essere ottenuto con altri mezzi, rinunciando alla presentazione dei veicoli. Per queste ragioni pensiamo che un'eventuale lunga proroga dei termini fissati dal decreto sarebbe molto bene accolta.

Ad ogni modo, i termini, che invitiamo gli interessati a rispettare qualora non sopraggiungano proroghe, sono i seguenti: per gli autoveicoli pubblici di linea, da piazza e da rimessa e per le vetture da noleggio senza conducente, entro il 31 luglio corr. anno; per le vetture private adibite al trasporto di persone o promiscuo, e per i motocarri, entro il 31 agosto; per i motocicli, le motocarrozzette e le trattrici stradali ed agricole, il 30 settembre.

Per gli autoveicoli sorpresi a circolare dopo la scadenza di tali termini, o dopo l'esito negativo della revisione, verrà ritirata l'autorizzazione a circolare e l'assegnazione di carburanti e di gomme. Ma anche dopo la scadenza del termine, l'autoveicolo inoperoso per qualsiasi ragione (e quindi anche se autorizzato) potrà regolarizzare la posizione, sottoponendosi in qualunque momento alla revisione, purché prima di riprendere la circolazione.

Limitare i viaggi anche in autolinea.

Era logico che, dopo la severa repressione della trasferta voluttuaria o di semplice utilità personale o aziendale nell'automobilismo privato; dopo le restrizioni introdotte, allo stesso scopo, nell'esercizio delle autovetture da piazza e da noleggio; dopo i provvedimenti adottati – e l'opportuna campagna di stampa concomitante – per eliminare i viaggiatori superflui dalle Ferrovie, si volgesse l'attenzione anche agli autobus delle autolinee pubbliche.

Per ora si tratta di semplici raccomandazioni impartite dalla Federazione Nazionale Fascista delle Imprese Trasporti Automobilistici, d'accordo col Ministero delle Comunicazioni, per invitare gli utenti ad astenersi dal viaggio in autobus e in filovia se non nei casi di concreta necessità. All'uopo è stato allestito il seguente cartellino, che verrà esposto nell'interno delle vetture, stazioni, biglietterie ed altri locali di recapito dei viaggiatori, specialmente delle linee più affollate da utenti occasionali e turisti:

1) « La Nazione è in guerra: ogni sacrificio è minimo in confronto a quelli che compiono quotidianamente gli eroici soldati in terra, in mare e nel cielo ».

2) « Ogni economia realizzata nella vita civile si traduce in un beneficio per i combattenti ».

3) « Tutti debbono contribuire al conseguimento delle massime economie anche nel settore dei trasporti, limitando i viaggi sugli autobus e sui filobus al minimo indispensabile ».

4) « Prima di salire in vettura, ciascuno si domandi se il viaggio che sta per effettuare risponda effettivamente a necessità di lavoro e, comunque, a motivi urgenti e inderogabili ».

5) « I viaggi inutili siano aboliti. Chi compie una gita voluttuaria toglie il posto in vettura a chi deve viaggiare per necessità di lavoro o per altre cause impellenti ».

6) « Le piccole rinunce di ognuno creano la forza della Nazione in guerra: accettiamole tutti spontaneamente e con spirito di solidarietà: contribuiremo tutti alla Vittoria ».

È da sperare che alla divulgazione di questo opportuno ed eloquente *memento* non debbano aggiungersi provvedimenti meno... platonici: in effetti, dove il pubblico viaggiante è in numero normale, il problema non è preoccupante, e dove l'affollamento è veramente molto intenso, esso costituisce automaticamente una remora contro il viaggio voluttuario, la quale, corroborata dal convincente e motivato invito all'astensione, otterrà facilmente lo scopo desiderato.

NON SI ABBANDONA PIÙ
Basta provare una sola volta la lama "Bolzano" con fenditura, per adottarla definitivamente.
Fabbricata in acciaio purissimo questa lama italianissima conserva a lungo il suo taglio e rade alla perfezione.
Se il vostro fornitore abituale ne è sprovvisto le riceverete franche di porto inviando lire Dieci alla Ditta: Caldara - Corso Genova N. 16 - Milano.
LAMA BOLZANO
VISO DI VELLUTO
10 LAME
10 LIRE
UFF. PROPAG. ACCIAIERIE DI BOLZANO
PRODOTTO DELLE ACCIAIERIE DI BOLZANO

TENDE
DA CAMPO
MATERIALE
PER CAMPEGGIO
OGGI
...IERI... accampamento nella guerra dei trent'anni
Ettore Moretti
MILANO - FORO BUONAPARTE, 12
C. ANDREONI

La disciplina francese dei gas carburanti.

Dal recente decreto del Governo francese circa il rifornimento dei gas combustibili agli autoveicoli (metano, gas di cocheria, gas illuminante, gas naturale di petrolio) è utile stralciare qualche notizia di norme caratteristiche, anche in relazione ad una nostra precedente nota sui problemi pratici inerenti alla distribuzione del metano.

Anzitutto è avvertito che il numero dei metri cubi s'intende per volume di gas portato alle condizioni ordinarie di temperatura e di pressione.

Gli utenti sono invitati a compilare una domanda indicante il fabbisogno singolo mensile, con le relative giustificazioni dimostrative, indicando altresì, nell'ordine di preferenza, almeno due stazioni alle quali desiderano che i loro veicoli siano assegnati. Non dotazione fissa, quindi, ma soggettiva. L'autorità determina, in relazione al contingente disponibile per ogni Dipartimento (con facoltà tra due Dipartimenti vicini di scambiarsi integrazioni di dotazione) l'assegnazione singola, e ne dà comunicazione all'interessato e al distributore. L'assegnazione deve inoltre risultare in un apposito libretto dei prelevamenti. Un veicolo può essere assegnato normalmente a due o più stazioni anche lontane, in ragione delle necessità del suo servizio: in via eccezionale, può tuttavia rifornirsi anche presso distributori, ove non sia prenotato, sempre facendo apporre la registrazione del prelievo sul libretto: a sua volta la stazione fornitrice notifica direttamente alla stazione regolare l'avvenuta fornitura. Queste cariche eccezionali fuori dei posti assegnati non possono superare il 10 per 100 della dotazione mensile.

È ammessa poi, per la somma dei prelievi mensili di gas, un'eccedenza di tolleranza del 5% rispetto all'assegnazione ufficiale, senza formalità e senza ricupero. È tuttavia previsto che l'utente richieda e ottenga anche un quantitativo superiore, nel qual caso, però, l'eccedenza viene diffalcata nel mese successivo: e inversamente, è ammesso il consumo posticipato del gas non prelevato nel mese precedente.

Severitá verso i cattivi conducenti.

Il Bollettino di Informazioni dell'ANFIA riferisce i dati ufficiali pubblicati dall'Ufficio tedesco di raccolta notizie sugli autoconducenti e contenenti tra l'altro le statistiche sul ritiro delle patenti di guida nel Reich, durante il 1941. Dall'elevato numero degli autisti colpiti da tale provvedimento, in relazione alla fortissima restrizione numerica delle unità circolanti ed alla proverbiale disciplina e severità degli automobilisti tedeschi, si deduce necessariamente una particolarissima severità delle preposte autorità germaniche, che, nonostante la rarefazione degli autisti civili in conseguenza dei richiami alle armi, e il vitale interesse dei trasporti nell'economia nazionale, non esitano a proseguire l'eliminazione degli elementi indegni o pericolosi, con inflessibile e forse aumentato rigore.

Si apprende, infatti, che nel 1941 sono state ritirate le licenze di guida a 5446 autisti, dei quali 1333 per guida in istato di ubriachezza, 767 per gravi incidenti di circolazione, 478 per recidiva in gravi contravvenzioni inerenti alla circolazione, e i rimanenti quale conseguenza di altre condanne o di specifiche irregolarità.

La pistola che produce silenzio!

Il capo carrozziere di una grande fabbrica di automobili americana ha reso noto in una intervista il curioso procedimento usato per ottenere, nella costruzione metallica delle sue scocche, quella particolare assoluta silenziosità per cui – sempre secondo le interessate affermazioni dell'intervistato – andrebbero famose le vetture da lui licenziate negli ultimi tempi (o, meglio, nei penultimi, anche questa produzione essendo oggi interrotta).

Si tratterebbe, se bene abbiamo interpretato i suoi chiarimenti attraverso una delle ultime riviste tecniche americane capitate in Italia, di una speciale resina sintetica così fluida da potersi usare con la pistola a spruzzo, e così ossidabile da formare immediatamente uno strato elastico e resistente, aderentissimo alla superficie contro cui vien proiettata, e indistruttibile anche nei successivi

trattamenti meccanici e di verniciatura. Le fiancate della carrozzeria, le porte, il tetto, il cruscotto, insomma tutte le parti metalliche, prima del montaggio o della chiodatura o del serraggio a fondo dei bulloni, verrebbero trattati con una spruzzata di questa miscela elastica ricoprente, penetrante in ogni connessura e rivestente l'intera macchina di una pellicola afona ed antivibrante.

La carbonella in Svizzera.

Se la penuria di metalli ha costretto da tempo la Confederazione Svizzera a disciplinare severamente e restrittivamente l'applicazione di nuovi gassogeni al suo parco di autovetture, l'abbondanza delle sue foreste e la razionalizzazione dei processi di carbonizzazione le ha recentemente permesso di allargare l'assegnazione singola di carbone di legna per i gassogeni già autorizzati. Inoltre, le nuove disposizioni prevedono la concessione di razioni supplementari mensili, contro documentata richiesta, e secondo una graduatoria preferenziale, in base all'attività lavorativa del richiedente.

Infine, in deroga alle norme generali sugli accaparramenti privati (sul conto dei quali, tuttavia, come già rilevammo altra volta, l'organizzazione svizzera dei consumi ha sempre sviluppato idee tutte particolari) è espressamente consentita per tutti gli utenti una provvista domestica di carbone di legna pari al fabbisogno di un anno.

Che cos'è il "Parcometro".

È un originale apparecchio americano, di cui non sono note le caratteristiche costruttive e che secondo alcuni funziona a cellula fotoelettrica, secondo altri ad azione meccanica (bilico). Applicato nei pubblici parcheggi di autoveicoli, registra automaticamente la durata del parcheggio di ogni singola macchina, facendo balzare un segnale d'avviso quando è trascorso il tempo massimo eventualmente consentito per le soste a periodo limitato, ed offrendo pure automaticamente il tagliando coll'importo della tassa dovuta, dove si tratti di posteggio a pagamento.

COMUNICAZIONI

Miglioramento delle comunicazioni con l'Ungheria.

Con il 4 maggio è stato attivato un servizio diretto di comunicazioni fra l'Italia e l'Ungheria, comprendente una carrozza mista di 1ª e 2ª classe fra Roma e Budapest, una carrozza letti ed una ordinaria di 3ª classe fra Venezia e Budapest. Eccone l'itinerario e l'orario.

Roma p. 6,50; Venezia a. 16, p. 16,25; Trieste a. 19,25, p. 19,40; Postumia a. 21,20, p. 21,45; Lubiana a. 22,55, p. 23,05; Zalog a. 23,15, p. 23,39; Laasc a. 23,48, p. 0,18; Steinbruck a. 1,14, p. 1,16; Pragerhof a. 2,49, p. 3,10; Polstrau a. 4,10, p. 4,40; Czaktonya a. 4,54, p. 5,20; Budapest a. 10,40.

Budapest p. 18,20; Czaktornya a. 23,46, p. 1,05; Polstrau a. 1,20, p. 2; Pragerhof a. 3,08, p. 3,42; Steinbruck a. 5,17, p. 5,20; Laasc a. 6,19, p. 6,50; Zalog a. 7, p. 7,25; Lubiana a. 7,35, p. 7,45; Postumia a. 9,10, p. 9,35; Trieste a. 11, p. 11,30; Venezia a. 14,30, p. 15,05; Roma a. 23,55.

In questo modo si evita, ciò che avveniva negli ultimi tempi, che il viaggiatore per recarsi a Budapest debba passare per Vienna, con maggiore spesa e perdita di tempo.

Il rilascio dei biglietti diretti e la registrazione diretta del bagaglio sono ora ammessi – oltre che per la suddetta via – anche per le seguenti altre (tanto per l'Ungheria, quanto oltre per la Slovacchia):

Brennero-Salisburgo-Vienna-*Hegyeshalom*;
S. Candido-Villaco-Leoben-Vienna-*Hegyeshalom*;
Tarvisio-Villaco-Leoben-Vienna-*Hegyeshalom*;
Plase-Zagabria-*Gyékényeçs*.

I biglietti di corsa semplice hanno la validità di un mese e quelli di andata-ritorno la validità di due mesi.

La ripresa dei servizi ferroviari con la Grecia.

Sono in corso trattative fra le amministrazioni ferroviarie interessate per prolungare fino ad Atene il servizio attivato con il 4 maggio scorso fino a Salonicco. La capitale della Grecia sarà così di nuovo collegata ferroviariamente con l'Italia e con l'Occidente d'Europa fino a Postumia, per la via già seguita dal Sempione-Oriente-Express ed attualmente dai nuovi treni C. O. e O. C.

Riduzioni eccezionali di viaggio per gli appartenenti ai G.U.F.

Il *Bollettino Commerciale delle Ferrovie dello Stato* ha pubblicato in data 5 aprile le norme per i viaggi a prezzo ridotto degli studenti iscritti ai Gruppi Universitari Fascisti partecipanti ad attività sportive e culturali indette dai gruppi stessi per tutto l'anno 1942. Gli speciali biglietti di andata-ritorno che saranno rilasciati per tali occasioni avranno validità per l'andata dal 5° giorno precedente la manifestazione e per il ritorno entro cinque giorni dal termine della manifestazione.

Limitazioni nel servizio delle corrispondenze per l'interno del Regno.

Cartoline illustrate. Hanno corso se affrancate con centesimi 15 per il distretto e con cent. 30 fuori distretto, anche se contengono solo frasi di convenevoli o la sola firma del mittente. Quelle con francatura inferiore non hanno corso, a meno che non contengano più di cinque parole di convenevoli, oppure corrispondenza epistolare, nel qual caso hanno corso, ma vengono tassate.

Biglietti da visita. Vanno affrancati come le lettere. Se insufficientemente affrancati e se contengano più di 5 parole di convenevoli, vengono tassate.

Partecipazioni di nascita, morte, matrimonio e simili. Sono ammesse con la francatura delle lettere.

Stampe propagandistiche non periodiche. Hanno corso, fino al 31 luglio c. a.; solo se spedite a tariffa intera (centesimi 10 ogni 50 grammi). Dopo tale data esse sono sottoposte alle disposizioni del decreto interministeriale del 9 febbraio u. s., che vieta la tiratura di stampe del genere.

Spedizione di periodici nel Regno. È prescritto l'uso di fascette di piccolo formato, sia che le pubblicazioni vengano spedite in abbonamento, sia che vengano regolarmente francate. È fatto assoluto divieto dell'uso di buste, anche se si tratti di utilizzare eventuali rimanenze.

Campioni per le Isole dell'Egeo.

Si accettano campioni a destinazione delle isole dell'Egeo, spediti in via ordinaria o in raccomandazione.

Servizio dei conti correnti postali.

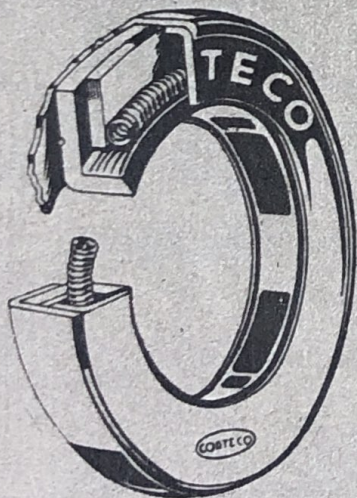
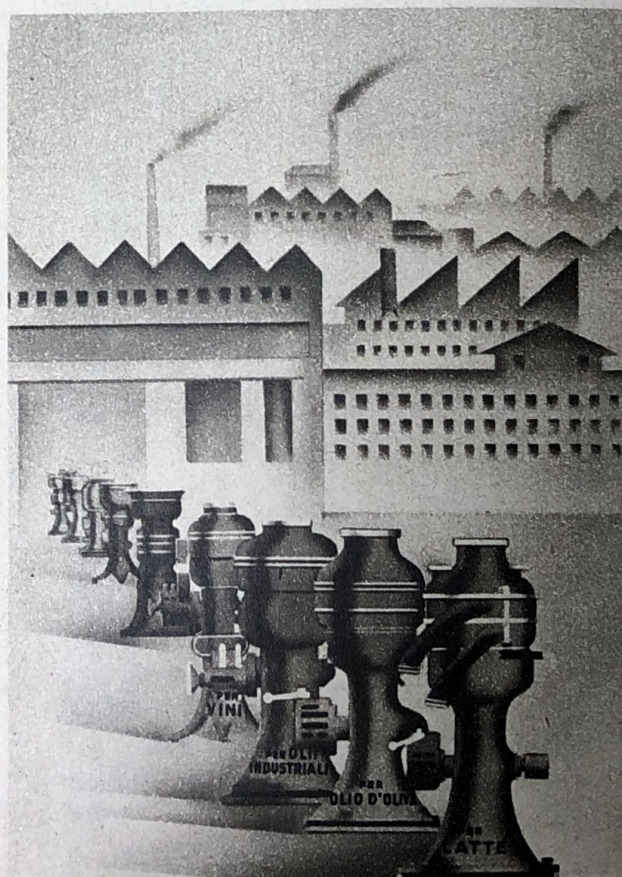
È stato attivato il servizio dei conti correnti postali per tutte le località della Dalmazia annessa.

Servizio pacchi.

È sospesa l'accettazione dei pacchi urgenti diretti nell'interno del Regno. Gli invii del genere erroneamente accettati vengono inoltrati coi mezzi normali, restando consentito il solo recapito a domicilio per espresso.

V A R I E

"Italia e Croazia"

Dal nuovo incontro dei destini politici dei due popoli – l'italiano e il croato – la R. Accademia d'Italia ha tratto motivo per la pubblicazione di un notevole volume – « Italia e Croazia » (Roma, 1942-XX, pag. 650 in-8°, L. 40), silloge di studi promossa da Luigi Federzoni, allo scopo di offrire « un quadro armonico e sereno, scientificamente preciso, dei rapporti che legano la civiltà della Croazia a quella dell'Italia ».

I collaboratori di quest'opera, tutti autorevoli studiosi delle diverse materie di cui si occupano, ricercano e mettono in singolare rilievo quanto del nostro passato collimi col passato della nazione croata nei settori linguistico, religioso, artistico, letterario, istituzionale, rievocando gl'influssi esercitati, nelle diverse epoche, dall'Italia sulla storia della vicina Croazia, e ciò per dar prova della nostra schietta simpatia intellettuale verso un popolo col quale abbiamo percorso tanto cammino in comune, traendone favorevoli auspici per altro cammino che ci resta a percorrere insieme, sulle vie che continuano quelle del passato.

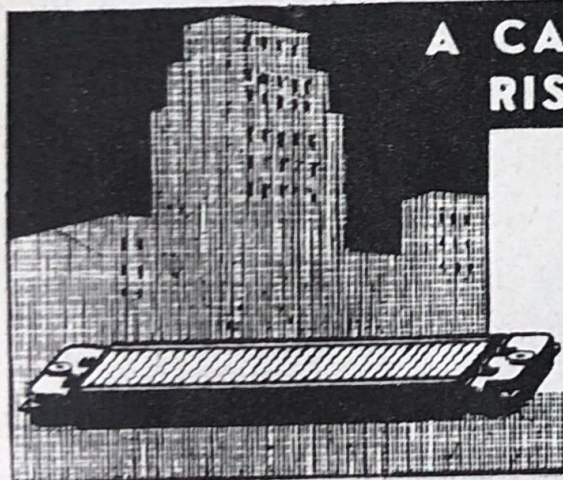
Questi punti di contatto fra i due popoli, italiano e croato, sono qui ricercati dagli albori della storia alla conquista romana delle terre poi occupate dai Croati, che vi trovarono indelebile l'impronta di Roma nella lingua, nelle consuetudini del vivere civile, nell'idea superiore di una comunità universale, nella nuova fede cristiana; dall'avvento della Serenissima, che favorì il divulgarsi tra i Croati della lingua veneta e italiana, per cui il croato popolare è ancora pervaso di modi e di voci nostre, fino ai recentissimi eventi che hanno fatto riaffiorare i segni di Roma impressi nella storia della libera Croazia e che le consentono di riprendere in comune la via dell'avvenire, sotto l'egida di Casa Savoia.

"Il Fondaco nostro dei Tedeschi".

Il Fondaco dei Tedeschi a Venezia è sede, dal 1870, dei servizi postali, telegrafici e telefonici della Regina dell'Adriatico. Lo storico edificio, che sorge nel Canal Grande, ha subito un restauro a fondo per volontà del primo Ministro fascista delle Comunicazioni, Costanzo Ciano. Il Fondaco ha così riacquistato il suo nobile aspetto originario. Ad illustrare l'opera di reintegrazione storica, architettonica, edilizia, il Direttore Generale delle Poste e Telegrafi Giuseppe Pession ha voluto che si pubblicasse un'artistica monografia: «Il Fondaco nostro dei Tedeschi», a cura dello stesso Ministero delle Comunicazioni (Venezia, Stamperia Zanetti) in oltre 140 pagine illustrate di grande formato. Il volume comprende una breve presentazione del Pession, cui fanno seguito una lunga esauriente prefazione storica di Manlio Dazzi, un capitolo di Mario Brunetti che illustra specialmente l'edificio sotto l'aspetto artistico e infine una relazione tecnica di Guido Gerbino sui lavori di restauro e di sistemazione.

Un'altra delle nostre ricchezze d'arte è così compiutamente e degnamente presentata agli Italiani.

Centinaia di staterelli in uno Stato unico: l'India.

Pochi paesi presentano una struttura amministrativa tanto complessa quanto quella dell'India che – oltre alle quindici provincie poste alle dirette dipendenze dell'Inghilterra, ed ai protettorati – comprende alcune centinaia di Stati e staterelli più o meno indipendenti. Se ne contano, infatti, circa 678, alcuni dei quali vasti e popolati come nazioni del continente europeo. Il più grande Stato vassallo, sia per superficie che per popolazione, è quello di Haiderabad, che su una estensione pari a quella della Gran Bretagna, conta dodici milioni e mezzo di abitanti. La capitale – Haiderabad – ne ha 400.000 e vanta una propria Università. Fra le industrie, prevalgono l'estrazione del ferro e del carbone, la tessile e quella della fabbricazione della carta. Dalle miniere e dall'agricoltura traggono di che vivere i sei milioni di abitanti dello Stato di Mysore; nel Nord lo Stato del Kashmir ne conta altri 3 milioni, in prevalenza maomettani, e 5 milioni il Nepal, Stato formalmente indipendente, al confine cinese, chiamato «la terra santa». A Nord-ovest un gruppo di 21 Stati si estende su di una superficie corrispondente a quella dell'ex-Polonia e costituisce il protettorato di Rajputana, con dieci milioni di abitanti. Quasi nessuno degli Stati indiani ha sbocchi al mare, poiché l'intera costa è sotto il diretto dominio dell'Inghilterra, che si è assicurata il controllo delle provincie più ricche, cioè quelle costiere, e dei grandi fiumi Indo, Gange, Brahmaputra, con le grandi città di Caraci, Bombay, Madras, Delhi e Calcutta.

La miseria in India.

Si calcola che negli ultimi 65 anni la popolazione dell'India, oggi valutata a circa 370 milioni di ab., sia aumentata di circa 150 milioni. A tale rapidissimo aumento contribuirono e contribuiscono gli imperativi religiosi, la fecondità delle donne, la giovanissima età degli sposi. L'altissima mortalità infantile, le periodiche carestie e le pestilenze non sono bastate ad arrestare il corso della fiumana demografica, che si è ingrossata e continua a ingrossare. Questo enorme aumento della popolazione, non accompagnato da un adeguato sviluppo dell'agricoltura, ha determinato, in concorso con la depauperatrice politica economica del Governo, la crescente miseria del paese, troppo esiguamente alleggerito dalle correnti migratorie, che hanno cercato un pane meno avaro in Africa, in Indocina e nelle isole della Sonda.

Decine di milioni di esseri umani si nutrono per sei mesi all'anno di foglie, di radici, di erbe, che fanno spesso bollire senza sale e senza alcun condimento. Per due o tre mesi i germogli di bambù costituiscono, in alcune regioni, la principale risorsa alimentare della popolazione. La maggior parte degli agricoltori vive in luride e anguste capanne di fango, zeppe di bimbi. Neanche gli agricoltori in migliori condizioni riescono a sfamarsi. Obbligati a vendere in anticipo, a basso prezzo, almeno la metà dei loro raccolti ad avidi usurai di cui sono debitori, la rimanenza basta appena a nutrire la numerosa famiglia per cinque o sei mesi. Alcuni non giungono a mietere il campo che hanno coltivato, perché appena il grano comincia a formarsi, incalzati dalla fame, raccolgono ogni giorno una parte delle verdi spighe, ne separano il grano immaturo e con quello fanno una specie di minestra.

Nelle città la situazione non è migliore. Secondo il censimento del 1931, il 66% della popolazione di Bombay, ossia circa un milione di abitanti, è costituito da famiglie che vivono in un locale solo; e spesso questo locale è abitato da diverse famiglie. Un medico ha citato il caso di sei famiglie composte complessivamente di 30 persone, che dimorano in un solo locale della superficie di 25 mq. Circa il 75% di nascite della popolazione di Bombay avvengono in famiglie abitanti una sola stanza, e l'86% di questi nati vivi muore prima di aver raggiunto il primo anno di età.

Calcutta, Bombay, la nuova Delhi, coi fastosi e giganteschi edifizi pubblici innalzati dall'amministrazione britannica a spese del bilancio indiano, con l'alta esportazione dei prodotti agricoli e le enormi ricchezze accumulate dagli Europei, dai parsi e dai maragià, possono dare l'illusoria impressione di un diffuso benessere. Invece l'India è una delle contrade più povere del mondo. E Nehru, il capo del partito nazionalista indiano, non esagera quando ci descrive l'India d'oggi come una massa di uomini e di donne appena coperti di stracci, consunta dalla fame e dalle malattie e curva sotto il peso della sua schiacciante miseria.

L'arcipelago di Valamo e i suoi monaci.

Nella parte settentrionale del lago Ladoga, in Finlandia, emerge l'arcipelago di Valamo: una quarantina di isole, la maggiore delle quali è nota per un monastero eretto da monaci ortodossi, le minori per numerosi eremitaggi, vere oasi di pace fra il verde dei boschi. Vaste zone di queste isole sono state bonificate e messe a coltura dai monaci stessi, che nel periodo di maggior floridezza del monastero hanno raggiunto il numero di cinquecento.

Un tempo, migliaia di pellegrini accorrevano da ogni parte della Russia a cercare pace e conforto spirituale a Valamo. Anche gli imperatori visitavano spesso il convento, lasciando in ricordo ricchi doni e i bianchi guanti usati durante il soggiorno nell'isola.

Con l'avvento del bolscevismo in Russia, i pellegrinaggi ebbero termine, e i monaci cercarono allora di intensificare l'attività turistica, attirando visitatori dalla Finlandia. L'albergo dei pellegrini, eretto presso il monastero, accolse così turisti anziché pellegrini, e i monaci si adattarono in gran parte a far da albergatori e da guide.

All'inizio della guerra russo-finlandese (inverno 1940-1941) i monaci abbandonarono precipitosamente l'arcipelago per trasferirsi in un monastero finlandese. E ivi rimasero quando, terminata la guerra, il trattato di pace assegnò l'arcipelago alla Russia bolscevica. Ma durante l'attuale conflitto i valorosi Finlandesi lo hanno recentemente riconquistato.

La Bibbia e il carbon fossile.

Secondo la Bibbia – leggiamo nel volume « Materie prime » della C.T.I. – già sotto il regno di Salomone si sarebbe usato il carbon fossile della Siria. Una prima chiarissima menzione relativa all'uso del carbon fossile da parte dei Greci, più di duemila anni fa, si trova in Teofrasto. Il nostro Marco Polo riferisce che in tutto il Catai (l'odierna Cina) si trovava una specie di « pietra nera » che gli indigeni scavavano nelle montagne e bruciavano come la legna, preferendola a questa perché bruciava meglio e costava meno.

In Inghilterra, dove è nata la grande industria moderna del carbon fossile, si sono trovati documenti relativi a concessioni di miniere avvenute già nel IX secolo d. C. L'uso del carbone incontrò tuttavia per molto tempo vive disapprovazioni, e nel 1306 il Parlamento chiese e ottenne dal re Edoardo I di proibirne l'uso in Londra, perché i cittadini erano offesi dal « fumo solforoso e dall'odore del fuoco ». Nello stesso secolo altre proteste furono sollevate dalle signore di Londra, che boicottavano le case dove si bruciava carbone, rilevando i danni che ne derivavano alla salute, alla carnagione, alla biancheria, ai cibi. Ma sul finire del 1500 la regina Elisabetta, imponendo restrizioni all'uso della legna, dava il primo impulso decisivo al consumo del carbon fossile.

Costruzioni ferroviarie in Croazia.

Nel suo primo anno di esistenza il Governo croato ha affrontato in pieno il problema della riorganizzazione della rete ferroviaria ereditata dall'ex-Iugoslavia e in molti punti danneggiata dalle operazioni militari. Una relazione del reparto ferroviario del Ministero delle Comunicazioni e Lavori Pubblici di Zagabria rende conto ora del lavoro compiuto. Per i lavori ferroviari furono stanziati 3 miliardi di kuna. Furono ricostruiti, provvisoriamente o definitivamente, tutti i ponti distrutti nell'aprile 1941. Particolare attenzione fu dedicata alla linea trasversale Ovest-est, lungo la valle della Sava, che continuerà a costituire l'asse del movimento commerciale della Croazia e la principale direttrice d'attraversamento delle comunicazioni con l'estero. (Dal 1° maggio l'Italia ha istituito il treno espresso internazionale Cenisio-Oriente, che attraversa appunto la Croazia dal confine germanico a Belgrado). La linea fu raddoppiata sul tratto Zagabria-Savski Marof (confine germanico); una nuova stazione di frontiera fu costruita a Savski Marof e una nuova stazione merci a Zagabria. Nuove linee sono in corso di costruzione: 1°, la Karlovac-Bihac-Knin, per la valle della Korana, che raddoppierà la comunicazione ferroviaria tra Zagabria e Spalato e che avrà in seguito una diramazione per i laghi di Plitvice e per il porto adriatico di Segna; 2°, la linea Banja Luka-Ukrina-Doboj, che permetterà la comunicazione diretta tra la futura capitale e Sarajevo; 3°, il prolungamento della ferrovia da Metkovic a Ploce, dove è in costruzione un nuovo porto alle foci della Narenta. Sono inoltre in progetto e allo studio i nuovi collegamenti Golubovec-Zlatar e Banova Jaruga-Garesnica.

Vasto programma di nuove costruzioni idroelettriche.

Con la partecipazione dei rappresentanti dei gruppi elettrici, delle aziende elettriche municipalizzate e degli elettroproduttori, si è tenuta recentemente, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, una riunione per concordare, in via di massima, un terzo programma di costruzioni idroelettriche, da ultimare entro l'anno 1946-XXIV, in modo da portare la produzione nazionale di energia elettrica dagli attuali 20 miliardi di kWh. a 30 miliardi di kWh. all'anno.

FRA I LIBRI

Eduardo Cancellara – *Tecnica irrigatoria negli orti del Sarnese*. Pag. 9. Tip. E. Della Torre, Portici 1941-XX. – *Problemi e aspetti dell'irrigazione nel Mezzogiorno d'Italia*. Pag. 8. Tip. Ramo Edit. degli Agricoltori, Roma 1941-XIX.

Gen. Salvatore Pagano – *Stormi aerei e divisioni corazzate*. Pag. 175. Tip. Regionale (via Carlo Cattaneo 20-*b*), Roma 1941-XIX. L. 15.

Gen. Salvatore Pagano – *Nomenclatura tattica e terminologia militare essenziale. Aforismi sull'arte della guerra*. Pag. 160. L. 8. Richiederlo alla Tipografia Regionale (via C. Cattaneo 20-*b*), Roma, oppure all'Ufficio Pubblicazioni Militari, Ministero della Guerra, Roma.

Luigi Ghidini – *Nuovo manuale del cacciatore*. Pag. 752, con illustraz. Ed. Hoepli, Milano 1942-XX. L. 42.

Stile italiano nel cinema. Collana « Aria d'Italia ». VII volume. Inverno 1941-XX. Ediz. Daria Guarnati (via Delleani 2), Milano 1942-XX. L. 60 (Estero L. 80).

Amilcare Rey – *Un Apostolo romano alle prese col brigantaggio*. Pag. 17, con illustraz. f. t. Ed. Palombi, Roma 1942-XX.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTA D'ASSOCIAZIONE

Soci Vitalizi . . . . L. **357,—** (Estero L. **510,—**)

Soci Annuali . . . . L. **22,70** (più L. 2 tassa di ammiss.) (Estero L. **32,70**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

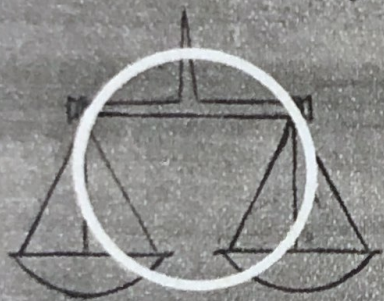
Statistica dei Soci al 30 Aprile 1942-XX

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 aprile 1942		N. **143.284**
Nuovi Soci annuali al 30 aprile 1942		» **18.813**
Soci vitalizi inscritti al 31 dicembre 1941	N. **269.104**	
Nuovi Soci vitalizi dal 1-1-1941 al 30-4-1942	» **1.419**	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale	» **7.591**	
		» **278.114**
		N. **440.211**

Abbonamento a **Le Vie d'Italia:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **26,–** Estero L. **46,–**
Semestr. L. **13,–** Estero L. **23,–**

Abbonamento a **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **51,10** Estero L. **76,50**
Semestr. L. **26,–** Estero L. **38,50**

Abbon. annuo cumulativo a **Le Vie d'Italia** *e* **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **75,–** Estero L. **114,–**

Il Liquore di tutte le Stagioni e di tutte le Ore

GINCANA
BISLERI

GINCANA
Bisleri

CHIESA

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVIII - NUMERO 6 GIUGNO 1942 - XX E. F.

ARMI PER LA VITTORIA

AEROSILURANTI

Poco prima che il conflitto italo-etiopico giungesse a vittoriosa conclusione, un giornalista straniero scrisse: « Oggi l'interesse mondiale non è più concentrato sull' Etiopia, ma si è spostato nel Mediterraneo. Se e quando una battaglia navale divampasse, si deciderebbe una controversia tecnica che dura da quarant'anni: e cioè se la superiorità spetti alle corazzate o agli aeroplani ».

Dire nel 1936 che la controversia durasse da quarant'anni fu una evidente esagerazione, poiché soltanto nella prima guerra mondiale l'Italia e la Germania cominciarono ad impiegare gli aerosiluranti; ma allora l'Aeronautica era ancor troppo giovane e l'uso della nuova arma ebbe più che altro il valore di un geniale esperimento. La Germania, per esempio, impiegò nel 1917 gli aerosiluranti come ausiliari dei sottomarini, ma desistette poi dal tentativo, poiché, pur avendo colpito con una frequenza di 1 : 5 (risultato apprezzabile in quel momento), il ristretto raggio di azione dei velivoli di allora era un limite troppo grave per l'uso dell'aerosilurante.

Ma la controversia effettivamente esisteva e ben pochi allora immaginavano che la nuova specialità avrebbe avuto una importante, se non definitiva, parola da dire in proposito. Infatti, a causa delle difficoltà tecniche per l'impiego dell'aerosilurante, prima della guerra attuale si ebbero vivaci discussioni sulle possibilità e sul rendimento degli aerosiluranti; e i più, quando pensavano ad un eventuale duello tra la nave da guerra e l'aeroplano, volgevano i loro pensieri al bombardamento in quota. Talune esperienze ed esercitazioni sembravano confermarne, in un primo tempo, le ampie possibilità.

Senonché, successivi esperimenti avrebbero dimostrato che le bombe lanciate da 2000 metri di quota (ipotesi alquanto rosea, poiché molto spesso la reazione contraerea del bersaglio obbliga il bombardiere a volare a quote più alte) cadono entro un ellisse di 250 × 200 metri, posto che l'aereo voli a 300 km. di velocità; né sarebbe utile abbassare la quota dalla quale avviene lo sgancio, poiché - pericoli della reazione contraerea a parte - ad una maggiore possibilità di colpire il bersaglio verrebbe a corrispondere una minore forza di penetrazione della bomba. Inoltre, l'esperienza bellica ha dimostrato che le bombe di piccolo e medio calibro sono scarsamente efficaci anche contro le navi da carico, mentre quelle di grosso calibro e di tipo penetrante raggiungono ottimi risultati contro i cacciatorpediniere e gli incrociatori leggeri. Contro le navi da battaglia e gli incrociatori corazzati occorrerebbero bombe speciali di grossissimo calibro. L'esperienza ha anche insegnato che un colpo assestato contro una nave non significa necessariamente l'affondamento o un grave danneggiamento della medesima.

Il bombardamento in picchiata ha notevolmente aumentato le possibilità di attacco, con efficace risultato, dell'aereo contro la nave: ma esso richiede mezzi idonei, quali apparecchi speciali e generalmente di larga autonomia e bombe di grosso calibro, di alto potere esplosivo e di grande forza di penetrazione.

SI AGGANCIA IL SILURO ALLA FUSOLIERA.

Il siluro aereo, come quello marittimo, consiste in un grosso cilindro d'acciaio con testa emisferica, munito di due eliche controrotanti, situate coassialmente alla estremità posteriore e azionate da un motore speciale contenuto nel corpo del siluro.

I timoni di profondità sono regolati da un apparecchio consistente in un pistone a molla (valvola batimetrica), che è a contatto dell'acqua. Una volta fissata la quota di profondità, il siluro scenderà in acqua e correrà a quella profondità costante, poiché se esso tendesse ad immergersi, il pistone del meccanismo di controllo registrerebbe le maggiori pressioni dell'acqua e muoverebbe di conseguenza i timoni, correggendo la deviazione: similmente, ma con cause e movimenti inversi, accadrà se il siluro tendesse a salire. I timoni di direzione sono, invece, collegati ad un meccanismo basato su un sistema di giroscopio ed agiscono similmente a quelli del pilota automatico.

« MANI, MACCHINE, ARMI PRONTE... ».

Ma l'avvenimento di maggiore importanza nella lotta tra nave e aeroplano è costituito dall'avvento dell'aerosilurante, verso il quale prima di questa guerra si addensavano riserve e scetticismi, che i fatti hanno confutato e infranto, poiché l'aerosilurante si è dimostrato arma di alta efficacia sia in azioni diurne che notturne, sia contro navi ancorate in porto che naviganti in mare aperto.

Prima di illustrare i concetti generali di attacco della nuova specialità e le principali azioni compiute dalle squadriglie italiane, desideriamo dare un cenno sulla micidiale arma usata dalla nuova specialità: il siluro.

Il funzionamento del siluro, composto di organi delicatissimi, che costituiscono nell'insieme un esempio di meccanica di alta precisione, ha raggiunto un grado di sicurezza ammirevole.

Nei confronti del siluro marino quello aereo ha un'autonomia minore ed una più alta carica esplosiva, è più veloce ed è rinforzato in modo speciale per sostenere l'urto dell'impatto a mare, che costituisce la fase più delicata di tutta l'azione. Inoltre, il siluro aereo è provvisto di un sistema di attacchi che ne consentono il rapido sgancio e di un dispositivo di riscaldamento del meccanismo interno.

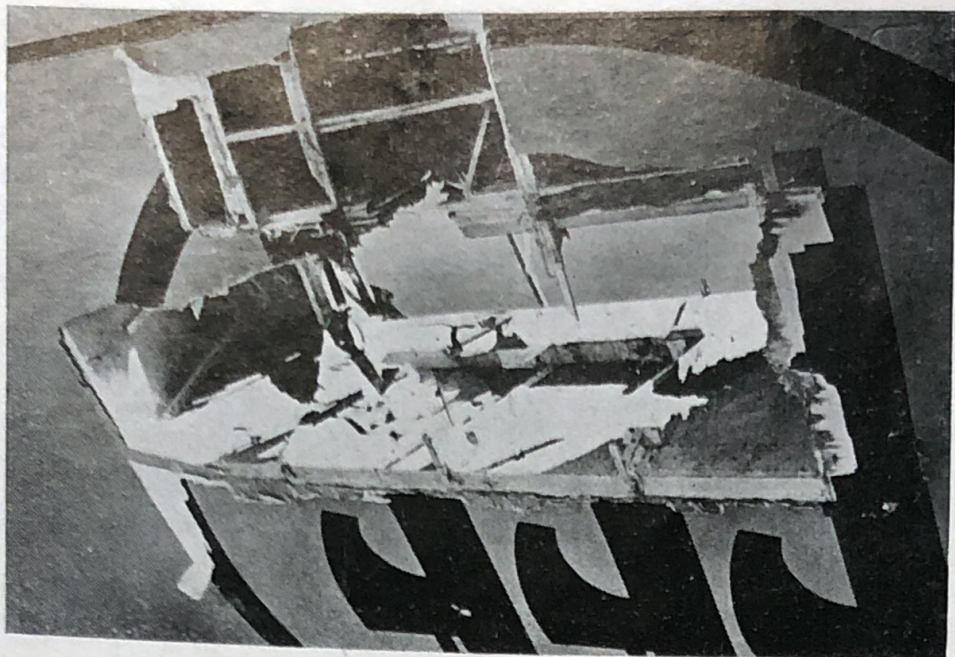
Il vantaggio principale del siluro consiste nel fatto che esso provoca in genere gravissimi danni e nella maggioranza dei casi l'affondamento della unità colpita, poiché la nave riceve il colpo nel suo punto più vulnerabile, ossia sotto la linea di immersione, nella parte non protetta della carena.

L'AEREO HA SPICCATO L'INVOLO E NAVIGA ORA SUL MARE.

Questa sommaria descrizione del siluro basterà a dimostrare che la tecnica del lancio da parte dell'aereo non può essere in alcun modo paragonata alla tecnica di lancio di una mina o di una bomba. Generalmente parlando, l'impiego degli aerosiluranti può avvenire in due modi distinti: essi possono effettuare ricognizioni armate e procedere all'attacco del nemico una volta che l'abbiano individuato; oppure possono raggiungere ed attaccare il nemico in seguito a segnalazione dei ricognitori. Questo secondo metodo è logicamente più efficace, perché consente all'apparecchio di raggiungere l'obiettivo con grande rapidità; ed alla sua riuscita è connesso un perfetto funzionamento dei servizi di collegamento radio tra i ricognitori e le basi, ai fini di un rapido e preciso intervento. Il primo metodo, invece, ha il pregio di non legare l'azione dell'aerosilurante all'opera del ricognitore, poiché esso adempie in definitiva ambedue le funzioni; ma comporta una certa difficoltà nella ricerca dell'obiettivo e l'effettuazione di lunghi voli sul mare.

L'aeroplano porta agganciato sotto la fusoliera uno o due siluri, che sono orientati nella direzione del volo. Una volta giunto nei pressi dell'obiettivo, l'aerosilurante plana verso lo specchio d'acqua e si dirige a bassissima quota contro la nave nemica. Sulla possibilità di riuscita il fattore sorpresa è di grande importanza. Giunto a distanza ravvicinata, il capo equipaggio calcola la velocità del bersaglio, effettua il puntamento ed ordina lo sgancio. Se il lancio avviene dalla distanza di ottocento metri dall'unità attaccata, il siluro raggiunge il bersaglio in meno di 30 secondi. Una colonna di schiuma, provocata dalla caduta del proiettile, si leva sul mare: il siluro si immerge alla profondità per la quale era stato regolato e inizia la sua corsa, contrassegnata da una scia sottile, verso l'obiettivo. Il pilota, frattanto, inizia la rotta di scampo. È il momento del massimo pericolo e della massima tensione: del massimo pericolo non soltanto perché l'aeroplano si trova nel punto di maggior vicinanza alle bocche da fuoco della reazione contraerea, ma anche perché, se effettua la rotta di scampo con una virata, esso presenta in quei pochi istanti un'ampia superficie ai colpi avversari; se invece non vira, la distanza dalle bocche da fuoco nemiche si accorcia sempre più fino al sorvolo dell'obiettivo stesso: della massima tensione poiché entro alcune decine di secondi uno scoppio enorme avvertirà il pilota se il colpo è andato a segno.

Il successo, naturalmente, oltre che dalla sorpresa, dipende dalle qualità professionali del pilota, dal suo valore, dal suo coraggio, dalla sua intrepida fermezza, che gli consentiranno di sganciare il siluro al momento opportuno e di valutare esattamente tutte le altre circostanze che possono contribuire al successo: soprattutto rapidità di manovra, affinché tra il momento dell'avvistamento e quello dello sgancio intercorra il minor tempo possibile.

Quando non sia possibile realizzare il fattore sorpresa, la nave attaccata, in genere mimetizzata per rendersi meno visibile, può tentare di elu-

GLI EFFETTI DELLA REAZIONE CONTRAEREA...

... E QUELLI DEL SILURO.

vicinata e da quota molto bassa. Tuttavia l'efficacia della difesa contraerea aumenta a mano a mano che l'aereo si avvicina, e quindi può talvolta raggiungere il suo scopo sol quando l'aeroplano, a sua volta, abbia raggiunto il proprio: cioè, il lancio del siluro. Ne consegue che la miglior difesa contro l'aeroplano, come tutta l'esperienza della guerra ha dimostrato, è l'aeroplano.

Da questa affermazione scaturiscono due considerazioni: la prima consiste nella necessità della cooperazione aeronavale, la seconda riguarda la nave portaerei.

Ma ambedue questi argomenti, a volerli soltanto trattare sommariamente, ci farebbero superare i limiti del nostro scritto.

Diremo soltanto, a conclusione di questa seconda parte, che quando gli aerosiluranti debbono attaccare una flotta che sia fornita di portaerei, è bene siano scortati, se le condizioni lo consentono, dalla caccia, la quale, impegnando in combattimento i velivoli levatisi dalla portaerei, lascia maggiore possibilità agli attaccanti di svolgere il loro difficile e pericoloso compito.

Nel momento in cui gli aerosiluranti si dispongono all'attacco di una flotta nemica, centinaia di bocche da fuoco aprono il loro tiro micidiale contro gli aerei, costellando il cielo di migliaia di piccole nubi, che caratterizzano l'esplosione dei colpi. I caccia, levatisi dalla portaerei, saettano nell'aria e, cercando di evitare il combattimento con la caccia di scorta – ove questa partecipi all'azione –, dirigono le loro rabbiose scariche contro gli aerosiluranti, le cui mitragliatrici di bordo non meno rabbiosamente

dere il pericolo con improvvise accostate, oppure con rapide variazioni di velocità. Ma il più delle volte l'attacco avviene da parte di più apparecchi, ciascuno dei quali si dispone in diversa direzione di attacco, vincolando così le possibilità di movimento della nave.

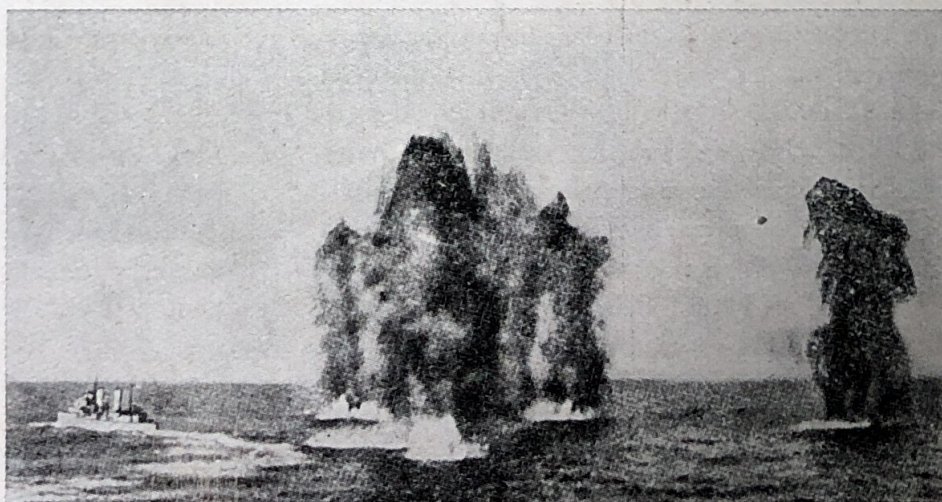
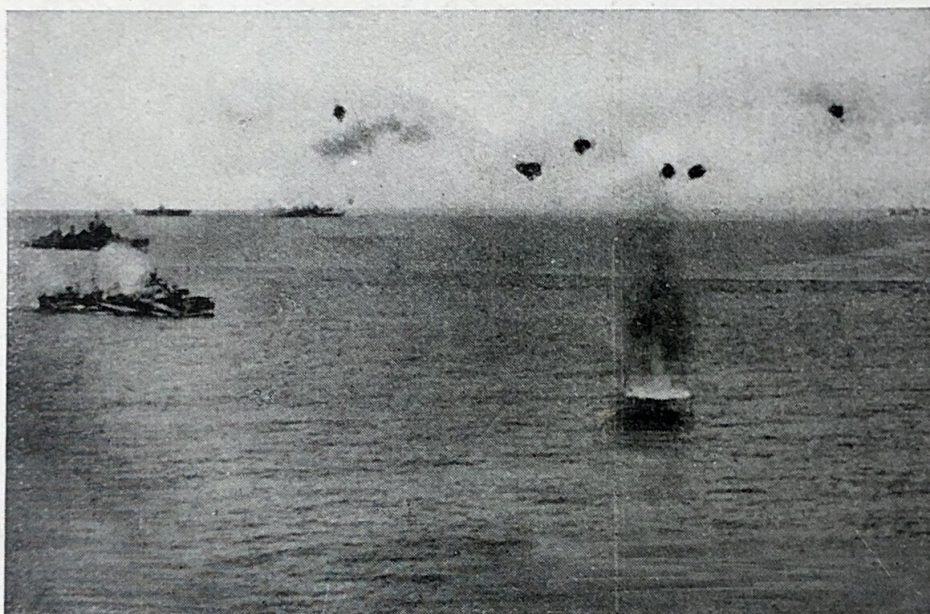
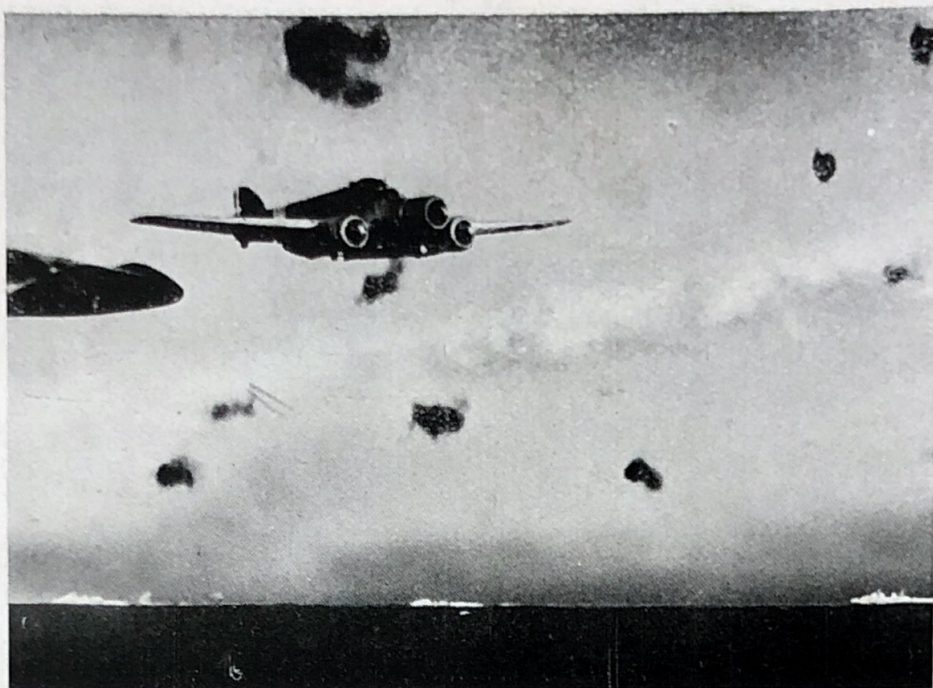
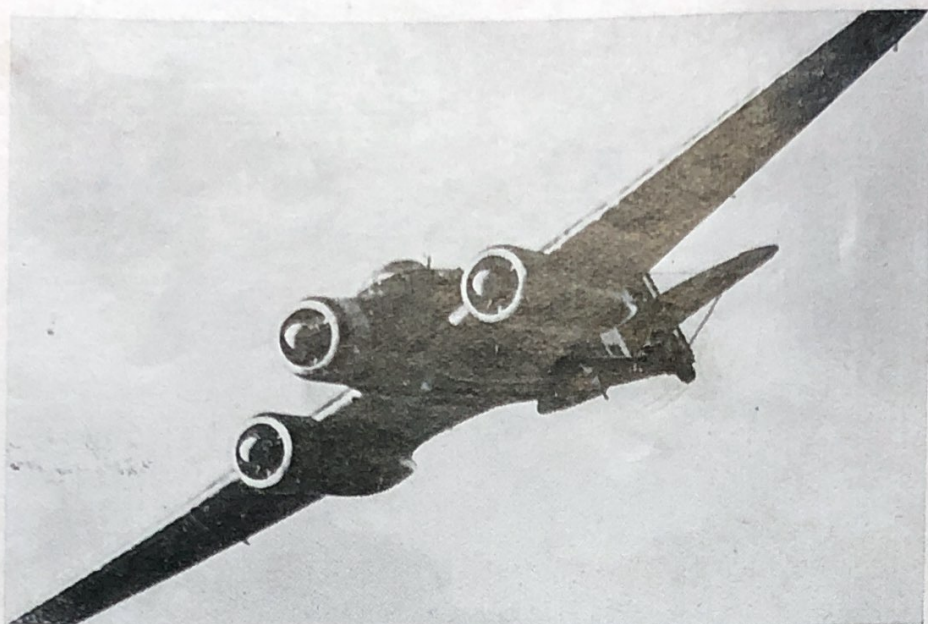
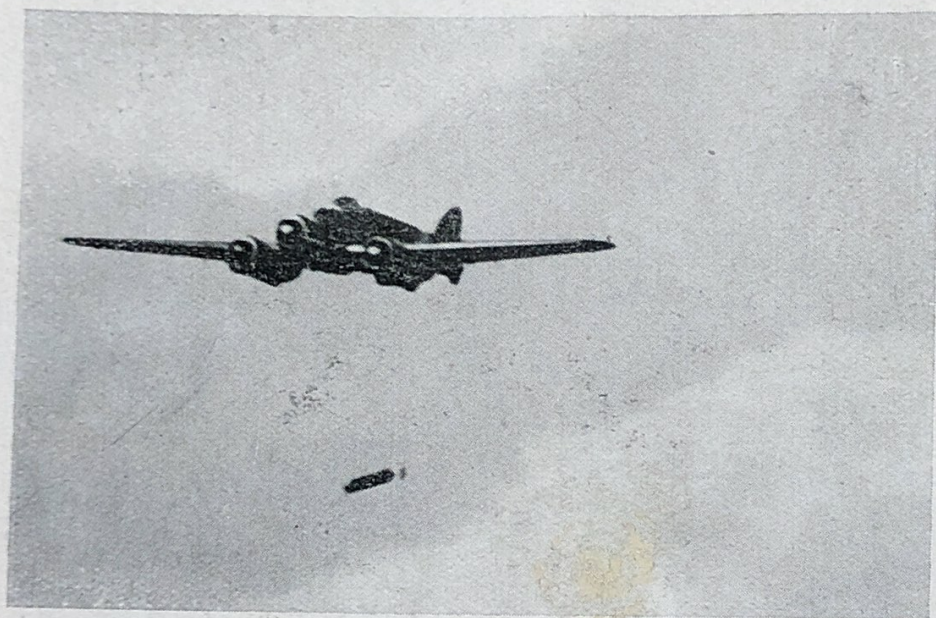
Ma più che il modo di difendersi di una unità isolata interessa vedere con quali mezzi possa difendersi una flotta in navigazione contro gli attacchi degli aerosiluranti.

Innanzi tutto, essa dispone della difesa contraerea, che può riuscire particolarmente efficace, poiché gli aerosiluranti, come abbiamo visto, debbono effettuare il lancio a distanza rav-

rispondono: la caduta dei proietti di grosso calibro fa sollevare sul mare vistose colonne di spuma bianca. Le prime unità colpite s' ingorgano nell'acqua e talvolta al loro schianto fa eco il tonfo di qualche apparecchio che s'inabissa nel mare.

In mezzo a questo crepitare di colpi, uomini dal cuore saldo dirigono la loro fragile macchina verso il colosso nemico, stimano i dati necessari, effettuano il puntamento, operano lo sgancio. Non ricorre alla fantasia l'immagine del biblico pastore, che scaglia il suo colpo contro il punto più vulnerabile del gigante filisteo?

La caratteristica essenziale della guerra nel Mediterraneo è data dagli scontri aeronavali e più in particolare dall' avvento dell'aerosilurante, la cui attività ha costretto la flotta britannica ad una maggiore circospezione. Infatti, dall'inizio del 1941 ad oggi l'Ammiragliato britannico ha tentato sei volte di forzare il passaggio del Mediterraneo da parte di convogli fortemente scortati; ma le perdite cui ogni volta è stato sottoposto lo hanno convinto che l'impresa non è di facile realizzazione.

I quattro tentativi effettuati nel 1941 si svolsero nel seguente ordine cronologico: il primo ebbe luogo il 10 gennaio, quando i nostri velivoli da ricognizione avvistarono nei

TRE DIVERSI MOMENTI DELLA BATTAGLIA.

L'AEREO SI AVVICINA AL NEMICO.

IL MOMENTO DELLO SGANCIO.

pressi di Linosa una formazione avversaria composta di una nave da battaglia e una portaerei, scortate da un numero imprecisato di incrociatori e cacciatorpediniere. In questa prima battaglia aeronavale gli aerosiluranti attaccarono il nemico in collaborazione con i bombardieri in quota e i bombardieri a tuffo.

Alle ore 12.10 due aerosiluranti si portavano all'attacco della portaerei (« Illustrious ») e, nonostante il violento fuoco delle batterie antiaeree dell'intera formazione navale, sganciarono i siluri a quota bassissima e a distanza molto breve, raggiungendo la portaerei a poppavia: una grossa colonna di fumo si levò nella parte poppiera della portaerei, che si rifugiò a Malta, dove venne poi nuovamente colpita.

Circa un'ora dopo una sezione di tre picchiatelli colpiva con tre bombe un incrociatore, il quale, circondato da quattro grosse unità, navigava a circa 40 miglia a Sud-est di Pantelleria. A queste operazioni partecipò anche il C.A.T.

Il secondo tentativo fu quello che dette luogo alla battaglia di La Galite, svoltasi l'8 maggio a circa 10 miglia a ponente dell'isola.

Nelle prime ore di quel pomeriggio, dietro segnalazione di nostri apparecchi ricognitori, cinque aerosiluranti si portarono all'attacco della formazione nemica, che risultava costituita da due navi da battaglia, una portaerei, una dozzina tra incrociatori e cacciatorpediniere di scorta e 15 piroscafi.

Furono conseguiti i seguenti risultati: un incrociatore colpito a poppa fu visto sbandare; un altro incrociatore e un cacciatorpediniere vennero colpiti al centro e un piroscafo da 15.000 tonnellate fu anch'esso colpito.

Gli aerosiluranti, che erano scortati dalla caccia, dovettero sostenere aspri combattimenti con la caccia avversaria levatasi dalla portaerei ed abbatterono sicuramente due velivoli nemici e probabilmente un terzo. Due nostri aerosiluranti non fecero ritorno alla base. Anche a questo scontro presero parte, in un secondo tempo, aliquote di bombardieri in quota. Ma la battaglia non era ancora finita.

Sul declinare del giorno gli aerosiluranti si portavano nuovamente all'attacco e riuscivano a colpire la portaerei, e più tardi, in piena notte,

un altro aerosilurante si lanciò contro una nave da battaglia, che venne anch'essa colpita.

Il terzo scontro si svolse nel Mediterraneo centrale ed ebbe inizio all'alba del 23 luglio, quando una formazione di bombardieri in quota raggiunse il grosso della formazione navale avversaria in latitudine 37° 40' e longitudine 8°. Furono colpiti una nave da battaglia da 33.500 tonnellate e un incrociatore da 10.000: anche un piroscafo di grosso tonnellaggio fu gravemente colpito.

Subito dopo giungevano sul luogo della battaglia due formazioni di aerosiluranti. Affrontando il fuoco della reazione contraerea e gli attacchi della caccia levatasi dalla portaerei, i nostri aerei prendevano contatto col nemico. Veniva immediatamente colpito un piroscafo da 10.000 tonnellate, probabilmente carico di munizioni, che esplodeva e affondava rapidamente. Anche un altro piroscafo da 10.000 tonnellate venne colpito e risultò successivamente affondato. Un terzo siluro colpì un incrociatore tipo « Liverpool » sul fianco sinistro.

IL SILURO ENTRA IN ACQUA, SOLLEVANDO UNA COLONNA DI SPUMA BIANCA.

Nei combattimenti impegnati con la caccia avversaria un apparecchio nemico fu abbattuto dai nostri aerosiluranti, uno dei quali fu costretto ad ammarare in mare aperto.

Nel pomeriggio, altri tre aerosiluranti si portavano all'attacco di un incrociatore tipo « Southampton », precedentemente colpito, che dirigeva lentamente verso Gibilterra, scortato da due cacciatorpediniere: l'incrociatore veniva colpito da altri due siluri.

Frattanto il grosso della formazione avversaria, che si dirigeva verso ponente ed aveva superato di poco l'isola di La Galite, veniva attaccata da altri quattro aerosiluranti, i quali affondavano un piroscafo da 15.000 tonnellate e colpivano gravemente un incrociatore da 8.000.

Questi violenti attacchi disorientarono la flotta avversaria, che si disperse in piccoli nuclei, molti dei quali tentarono di ritornare alle basi. Sicché nelle ore pomeridiane del giorno successivo due diverse formazioni di aerosiluranti si lanciavano all'attacco delle unità nemiche: la prima colpiva a prua con un siluro un piro-

scafo da 10.000 tonnellate, la seconda colpiva ed affondava una petroliera. Infine, un altro piroscafo da 12.000 tonnellate veniva colpito ed affondato da un nostro aerosilurante isolato.

Questi tentativi del 1941 culminarono nella battaglia del 27 settembre, durante la quale il 36° Stormo, con il suo Colonnello in testa, si coprì di gloria e conseguì una delle più grandi vittorie di questa guerra. Ecco in qual modo si svolse la battaglia.

Sin dalle ore 15,30 del 26 settembre i nostri ricognitori strategici in perlustrazione sul Mediterraneo occidentale avevano avvistato, a circa 60 km. dalla costa tunisina, nei pressi di Capo Bugaron, una formazione navale composta di una nave da battaglia, una portaerei, due incrociatori e sei cacciatorpediniere.

La squadra navale inglese – alla quale si congiunsero poi altre unità di medio e piccolo tonnellaggio – procedeva con rotta a ponente alla velocità stimata di 14 nodi orari. Alle ore 8,10 del giorno successivo la formazione era nuovamente individuata dalla nostra ricognizione.

A ondate successive, dalle ore 11,45 alle ore 15,30, i nostri reparti aerosiluranti si lanciarono all'attacco protetti dalla caccia. Un primo siluro venne assestato contro un incrociatore leggero, che, successivamente colpito da altro siluro, immediatamente affondò. Venne poi la volta di una grossa unità – probabilmente la portaerei – che fu pure colpita da un siluro. Altri due incrociatori leggeri venivano colpiti il primo da uno, il secondo da due siluri. Un incrociatore da 10.000 tonnellate, colpito da un siluro, sbandò violentemente ed uscì dalla formazione; allora un altro nostro apparecchio gli si avventò contro e dopo averlo centrato con un secondo siluro lo vide affondare. Tutti questi attacchi si svolgevano mentre la caccia avversaria, levatasi dalla portaerei, si scagliava contro i nostri aerosiluranti, che abbattevano un « Hurricane ». Frattanto la nostra caccia impegnava un violento combattimento contro gli avversari, tre dei quali venivano sicuramente abbattuti ed altri tre seguivano con ogni probabilità la stessa sorte.

La seconda ondata di attacchi ebbe inizio alle

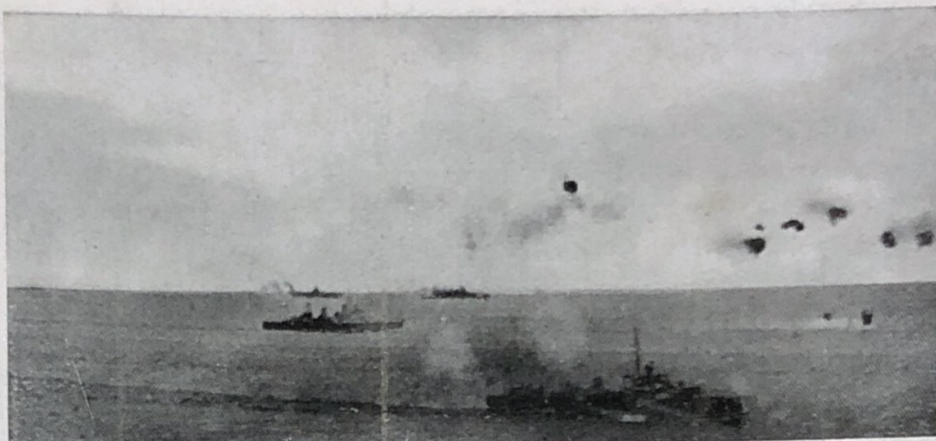
AVVISTATA LA FORMAZIONE NEMICA, L'AEROSILURANTE PLANA PER PORTARSI A BASSISSIMA QUOTA, MENTRE I PRIMI COLPI DELLA REAZIONE CONTRAEREA COSTELLANO IL CIELO.

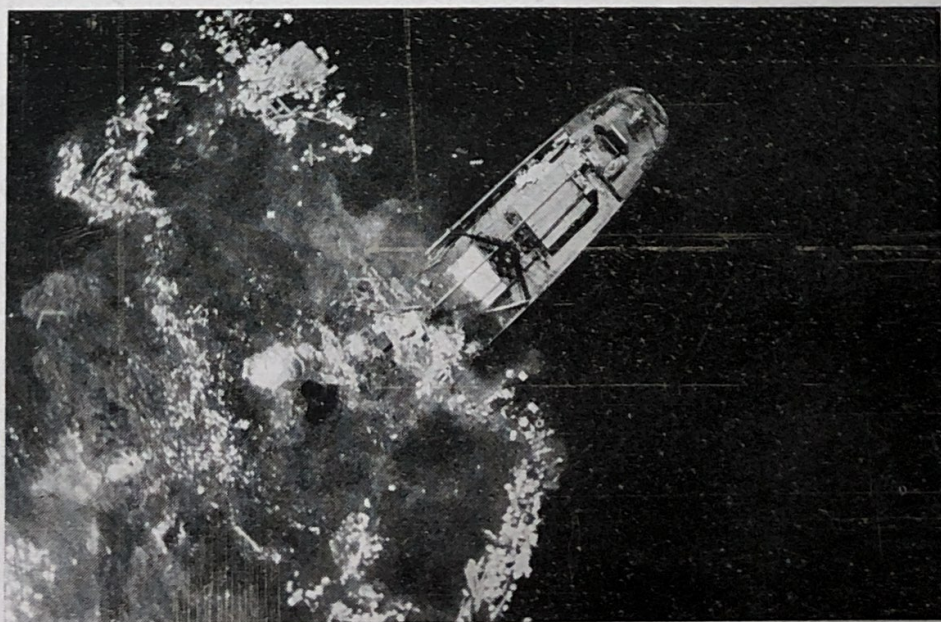
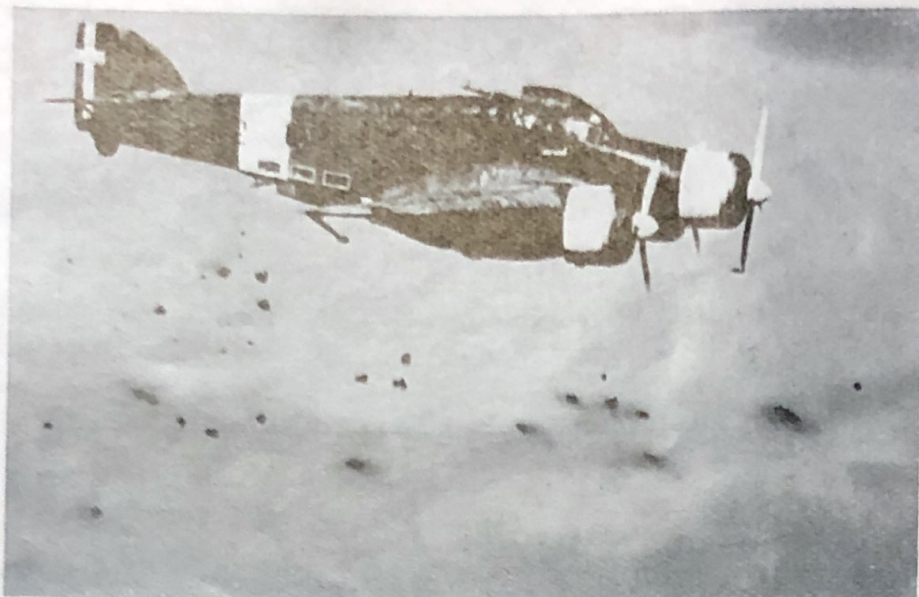
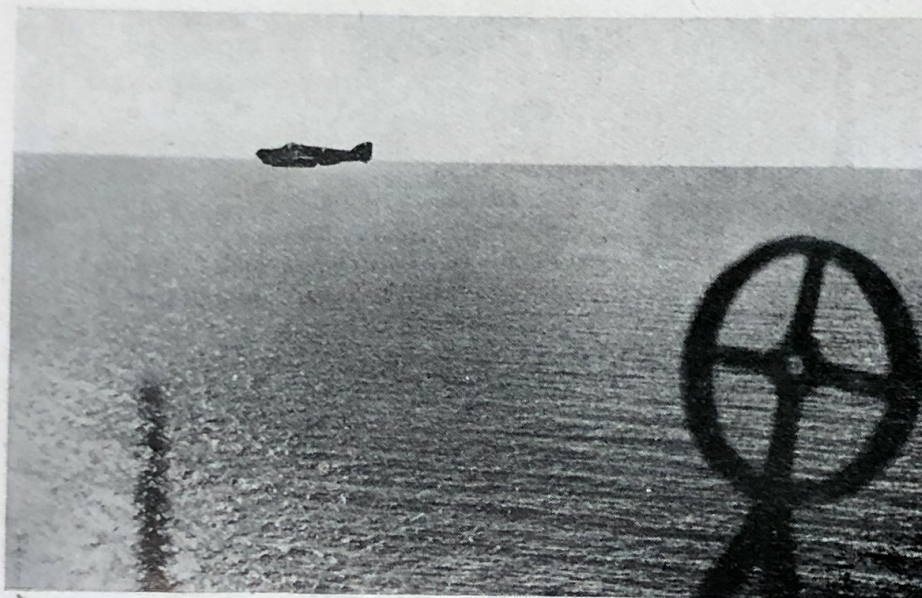
L'APPARECCHIO, GIUNTO A TIRO DELLE UNITÀ NEMICHE, LE CUI BOCCHE DA FUOCO SPARANO INTENSAMENTE, INIZIA IL PUNTAMENTO.

12,15, e fu condotta da due gruppi al comando del Colonnello Seidl e del Magg. Buri. Venne colpita a prua con un siluro la nave da battaglia « Nelson », un incrociatore fu colpito al centro con due siluri e un altro incrociatore da un siluro. Nei combattimenti che ne seguirono con la caccia nemica gli aerosiluranti abbatterono tre « Hurricane » (due sicuri ed uno probabile).

La terza ondata di attacco, che si svolse questa volta senza la scorta della caccia, ebbe inizio alle ore 19,45, quando la squadra avversaria, raggiunta la posizione di 37° 20' di latitudine e 10° 30' di longitudine, navigava a Nord-est di Tunisi. In questo terzo attacco venne colpito con siluro un incrociatore da 10.000 tonnellate, ed altro incrociatore della stessa stazza, colpito da due siluri, immediatamente affondò.

Infine, alle ore 20,30 una sezione di due aerosiluranti avvistò nuovamente la formazione nemica e colpì, con un siluro ciascuno, un incrociatore pesante e un cacciatorpediniere.

Complessivamente, ventidue siluri colpirono le unità avversarie, conseguendo i seguenti risultati: due incrociatori da 10.000 tonnellate e un incrociatore leggero affondati. Colpiti: la nave da battaglia « Nelson » (33.500 tonn.); una grossa unità

SOTTO I COLPI VIOLENTI DELLA REAZIONE AVVERSARIA AVVIENE LO SGANCIO DEL SILURO. È IL MOMENTO DEL MASSIMO PERICOLO E DELLA MASSIMA TENSIONE.

EFFETTUATO IL LANCIO, L'AEROSILURANTE INIZIA LA ROTTA DI SCAMPO VIRANDO E RIPRENDENDO QUOTA.

MENTRE L'APPARECCHIO RIPRENDE QUOTA UNO DEI PIROSCAFI DEL CONVOGLIO AFFONDA RAPIDAMENTE.

IN MEZZO AL CREPITAR DEI COLPI, UOMINI DAL CUORE SALDO DIRIGONO LA LORO FRAGILE MACCHINA CONTRO IL COLOSSO.

TALVOLTA L'ATTACCO AVVIENE DA PARTE DI PIÙ APPARECCHI, CIASCUNO DEI QUALI VINCOLA LE POSSIBILITÀ DI MOVIMENTO DEL NEMICO.

« Mentre i cannoni delle navi da guerra aprivano il fuoco un ufficiale annunciò: – Vi sono quattro aerosiluranti! –. Uno di essi attaccò un cacciatorpediniere, che saltò immediatamente in pezzi.

« Con sorprendente rapidità fu organizzato un secondo attacco. Quando il fumo prodotto dai nostri colpi si diradò, vedemmo un apparecchio che si dirigeva planando verso la « Nelson »: un siluro solcò il mare. Una colonna d'acqua si alzò in prossimità della corazzata: il velivolo fu quasi immediatamente colpito dal fuoco delle altre navi e si tuffò nell'acqua.

« Un pilota italiano, passando in mezzo ai colpi che si incrociavano, si mise in posizione di attacco; vidi il nero siluro piombare in mare: una colonna di acqua si sollevò al lato della « Nelson », che alcuni secondi dopo accusò di essere stata colpita ».

E la prova più evidente della gravità delle perdite subite dalla flotta inglese sta nel fatto che dal 27 settembre al 13 febbraio essa non fece più tentativi del genere; neanche quando il nostro contrattacco all' offensiva inglese iniziatasi il 18 novembre (dalla quale essi speravano di raggiungere Tripoli) determinò tra gli avversari una evidente necessità di rifornimenti.

Il primo scontro aeronavale del corrente anno ebbe luogo nei giorni 13, 14 e 15 febbraio nel bacino orientale del Mediterraneo. Ad esso parteciparono squadriglie di aerosiluranti italiani e velivoli germanici da bombardamento in quota e a tuffo. Complessivamente furono conseguiti i seguenti risultati: affondati un incrociatore

(probabilmente la portaerei); due incrociatori pesanti, due da 10.000 tonnellate e due leggeri; un cacciatorpediniere.

Sette nostri apparecchi non fecero ritorno alla base; tra essi quelli del Comandante lo Stormo e di tre Comandanti di Squadriglia. La bandiera dello Stormo e i quattro Comandanti dispersi furono decorati della medaglia d'oro al V. M.

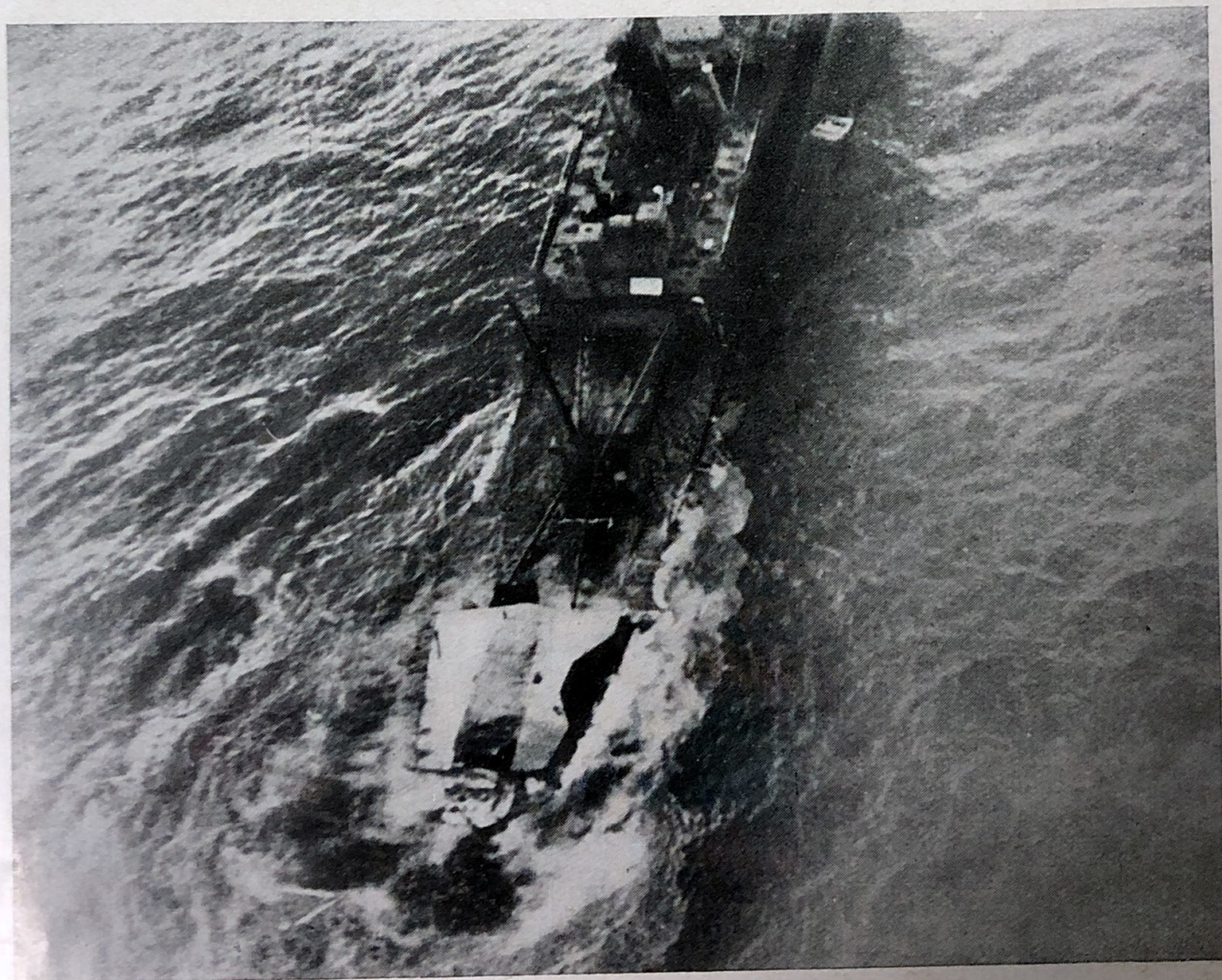
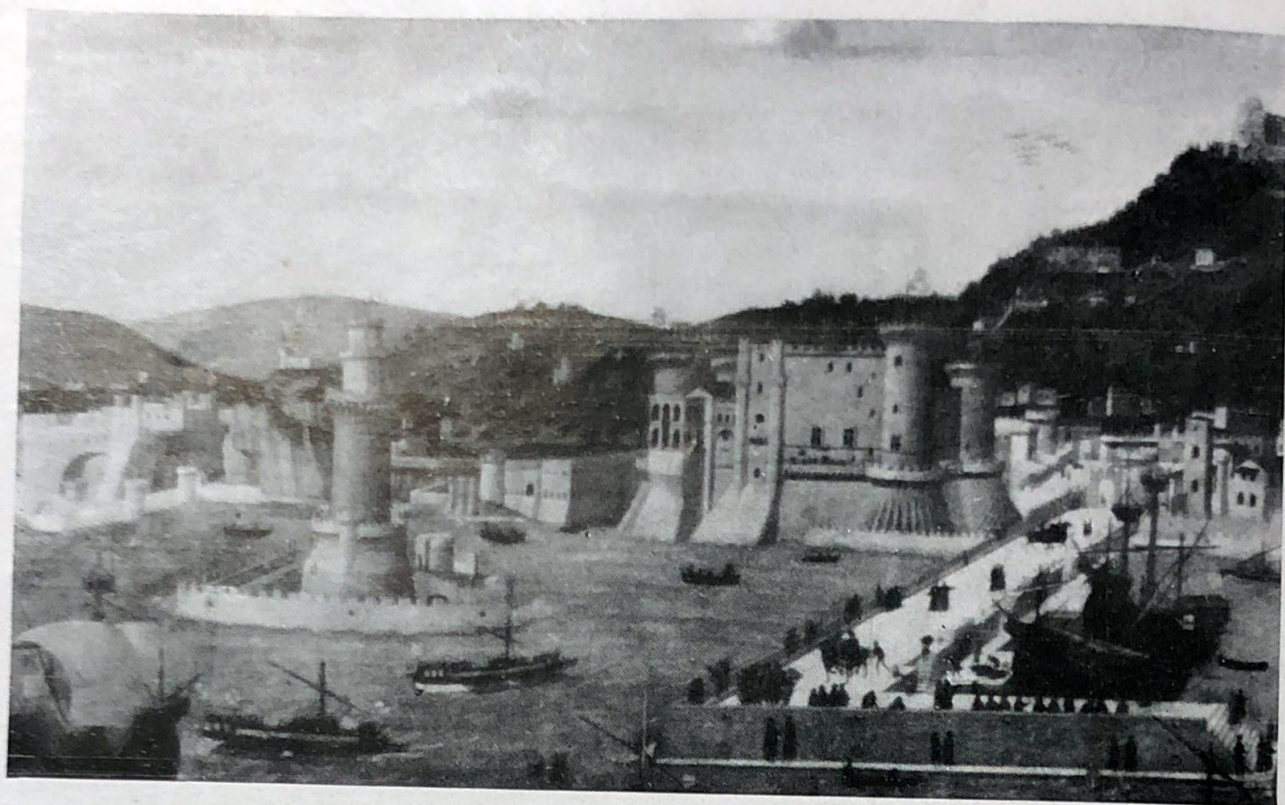
Il colpo fu grave e l'Inghilterra lo accusò. Stralciamo dalle relazioni di alcuni corrispondenti inglesi imbarcati sulle unità della Squadra i seguenti brani:

un cacciatorpediniere, una unità di scorta e 5 piroscafi; danneggiati 5 incrociatori, 2 cacciatorpediniere e 8 piroscafi.

L'ultimo tentativo inglese fu quello del 22 marzo, quando la flotta britannica si propose di raggiungere Malta, che, assediata dall'alto in un cerchio di fuoco, doveva aver lanciato un disperato appello per ottenere rifornimenti. Ma ancora una volta l'impeto audace dei nostri aerosiluranti, con i quali collaborarono velivoli germanici da bombardamento in picchiata, inflisse al nemico gravi perdite. All'attacco parteciparono reparti aerosiluranti partiti da diverse basi del Mediterraneo, i quali con movimenti concentrici si diressero verso il convoglio, conseguendo, malgrado l' imperversare di pessime condizioni atmosferiche, i seguenti risultati: 1 incrociatore, 1 piroscafo ed una unità imprecisata affondati; 5 incrociatori, 2 cacciatorpediniere e 3 piroscafi danneggiati. In queste perdite non sono comprese quelle inflitte agli Inglesi nella stessa battaglia dalle forze aeree germaniche.

Dopo queste brevi note è facile immaginare quale importante capitolo abbiano scritto e stiano scrivendo gli aerosiluranti nello svolgimento della battaglia del Mediterraneo, specialmente quando si pensi che la loro opera è ben lungi dall'esaurirsi nell'intervento in questi violenti ma sporadici scontri, che dal 1941 si sono susseguiti con una frequenza media di tre mesi.

Meno vistosa ed appariscente, ma non per questo meno proficua, è stata l'opera degli aerosiluranti contro i mercantili isolati, contro le piccole e medie unità, contro il traffico locale: questa loro opera si svolge spesso lungo le coste avversarie, nei pressi dei porti nemici, dove più pronta e violenta può essere l'efficacia della reazione avversaria. Dall'inizio della loro attività gli aerosiluranti hanno affondato naviglio nemico per diverse centinaia di migliaia di tonnellate. E in questa opera, che non conosce soste, gli aerosiluranti italiani hanno confermato le loro salde qualità di piloti, il loro indomito coraggio di soldati.

MARIO CRÒ

UN PIROSCAFO DA CARICO INGLESE, COLPITO DA UN SILURO AEREO, S'INGORGA NEL MARE.

HAEC EST ILLA NEAPOLIS... IL PORTO DI NAPOLI COL CASTELLO ANGIOINO, NELLA TAVOLA STROZZI (1400) CHE SI CONSERVA AL MUSEO DI SAN MARTINO. *(Fot. Lembo)*

NAPOLI E LA GUERRA

Singolare popolo, quello di Napoli: degnissimo discendente degli antici Osci, i quali si credevano aborigeni e si confondevano con gli Ausoni. Gli Osci tolsero ai Greci la cultura dello spirito e il senso del commercio, agli Orientali il misticismo e l'amore pel soprannaturale, agli Etruschi portaron via il gusto del lusso e della voluttà e la passione per gli spettacoli grandiosi, ai Romani la disciplina amministrativa e la costituzione municipale e poi, ancora, la lingua e i costumi.

I Campani e poi i Partenopei, durante le dominazioni araba, normanna, angioina e spagnola, derivarono dai dominatori ora questa ed ora quella qualità, senza per ciò essere Saraceni, Normanni, Francesi e Spagnoli. Molti i contatti, a causa delle molte dominazioni. Ma le razze dotate di una loro vitalità – quelle davvero degne del nome di autoctone – assorbono e fanno sparire le altre razze immigrate. I conquistati, ove abbiano tempra vivace e sangue ben caldo, assimilano i conquistatori e, in luogo di modificarsi nel contatto, sono essi a modificare i sopraggiunti, forti in ciò dell'influenza del clima.

E a Napoli il clima influisce decisamente, sviluppando il sistema nervoso a spese del sistema muscolare; e non v'è straniero che a tale clima resista. Ciò spiega come i Napoletani abbiano conservata pressoché intatta la loro originalità, il loro tipo fisico e morale, che notevolmente si differenzia da quello delle altre popolazioni italiane. E ciò spiega ancora come gli usi e i costumi della città non siano mutati radicalmente.

Ho ferma fiducia per ciò che nessuno vorrà meravigliarsi di questo articolo dedicato ai miei concittadini, coraggiosi e sereni nelle ore di pericolo. A me non ha fatto per nulla impressione la citazione della città di Napoli all'ordine del giorno della Nazione. Conoscevo, per consuetudine di vita, il generoso popolo di Napoli; e, anche oggi che vivo a novecento chilometri di strada ferrata dalla mia città natale, non m'ha sorpreso il fatto che i Napoletani abbiano serrato i ranghi, a contatto col nemico, esprimendo la loro fede nella Vittoria con una serenità arguta e baldanzosa, con una fermezza dignitosa e schietta.

Uno degli errori fondamentali del nemico, ostinato negli errori a dispetto delle prove evidenti del proprio torto, è stato quello di credere ai due fattori essenziali della propria campagna

di guerra: l'affamamento delle popolazioni all'Inghilterra avverse e lo sgretolamento dei « fronti interni ».

Venendo dalle loro brumose regioni a riscaldarsi ed allietarsi al bel sole di Napoli, i turisti di Gran Bretagna, osservando il sorriso beato degli abitatori di una delle più belle plaghe del mondo, avevano pensato che quella gente, felice a dispetto della povertà, fosse facile al disappunto e pronta allo sconforto.

Da decine e decine d'anni, gli altezzosi turisti che venivano a ripigliar lena e vigore nella città del sole, erano soliti applicare ai figli di Napoli, per indicar le loro doti peculiari, il soprannome di *maccheroni* o quello di *mandolini*, sposando talvolta la saporosa pasta alimentare al gaio strumento a corda che si suona con la « penna ». Altri vani cianciatori, discesi d'oltr'Alpe o sbarcati ai moli, avevano appresa e ripetuta con intonazione di scherno la breve frase « Nun te ne 'ncarricà », e l'avevano eletta a motto araldico pel blasone della città, fingendo di condensare in essa la saggezza partenopea, e facendola diventare espressione di biasimo. I Napoletani? Molli e fiacchi, snervati e fannulloni, peggio che gli Arabi delle tribù non guerriere.

Ecco, invece (come ebbe a notare acutamente un intelligente e colto uomo politico, che si vanta d'esser figlio adottivo di Napoli, l'Ecc. Mario Iannelli, in un articolo opportunamente intitolato *Napoli nobilissima*, richiamando il nome della più ammirabile rivista che ebbe a occuparsi della storia e dell'arte della città bella per definizione) che il motto « Nun te ne 'ncarricà » - che ha, del resto, più di un punto di contatto col « Me ne frego », già opportunamente esaltato - rifiorisce sulle labbra dei bravi Partenopei, a indicar la loro patriottica strafottenza per l'insidia del nemico. Avevano creduto i signori figli d'Albione che gli uomini di Napoli si sarebbero ribellati, che le donne del popolo si sarebbero unite a frotte per ingiuriare i Tedeschi, che – quasi a ripeter i tumulti contro gli Spagnoli del Seicento, quando Masaniello si fece

LA FONTANA DI GIOVANNI DI NOLA, A SANTA LUCIA, SUL MARE DI NAPOLI. (*Fot. dell'Ente Provinciale per il Turismo*)

« NCOPP' O CAPO 'E PUSILLECO ADDIRUSO... ». ECCO IL CAPO DI POSILLIPO ILLUMINATO DAL SOLE, IN UN INDOVINATO « CONTROLUCE ». NEL FONDO, SUL MARE SPLENDENTE, L'ISOLA DI CAPRI. *(Fot. Sangiorgio)*

I PESCATORI NAPOLETANI NON DANNO PESO ALLE INSIDIE DEGLI INGLESI. ECCONE UN GRUPPO INTENTO A TIRARE A SECCO I GOZZI.

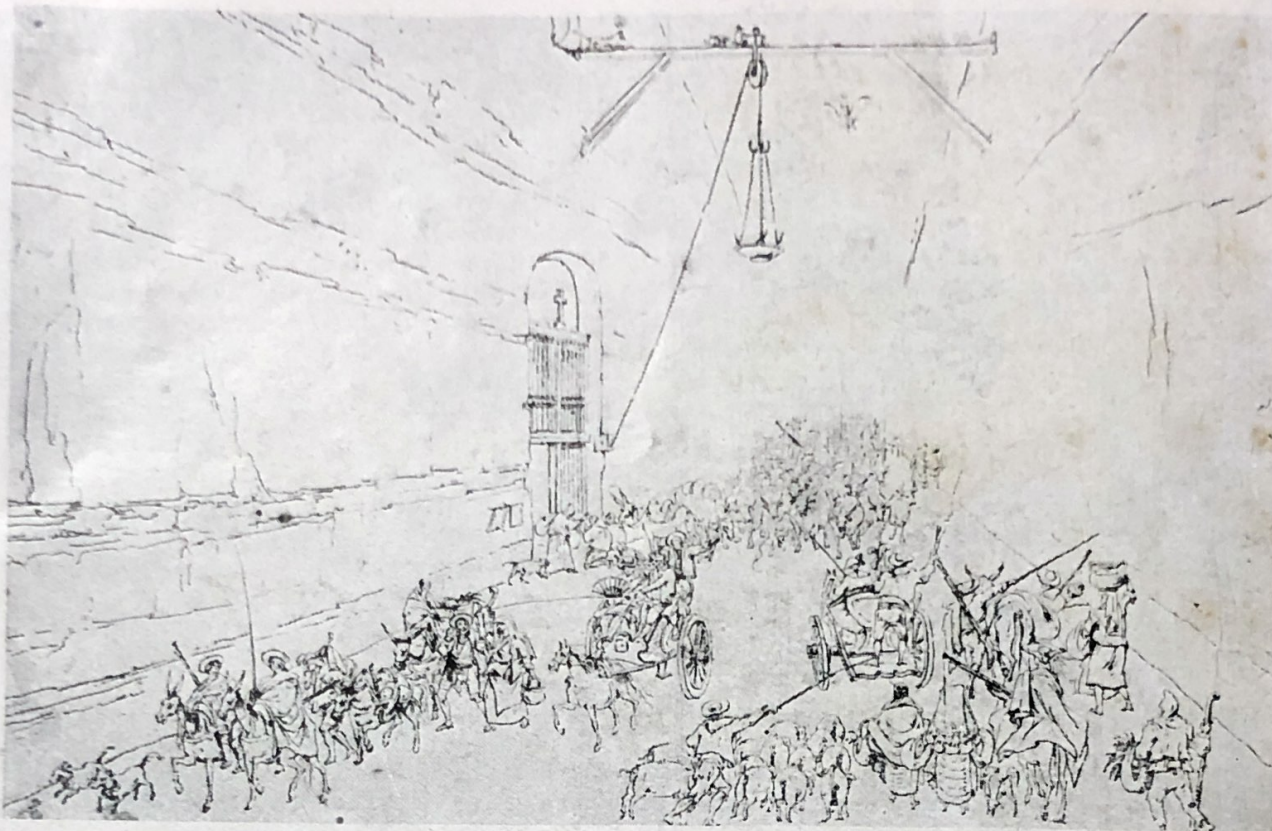
capitano degli scamiciati e degli scalzi – una rivoluzioncella sarebbe scoppiata ai piedi del fumante Vesuvio. E invece, niente. Le incursioni, nel periodo più intenso dei bombardamenti notturni, suggerirono ai Napoletani solo battute di dileggio pel nemico imbelle e crudele, più imbelle che crudele.

Ho visto io, in una gita alla città natale, girare per le mani dei non sbigottiti figliuoli della povera e onesta Partenope un foglio di carta, nel quale, argutamente elencando i più noti titoli di filmi italiani e stranieri, erano francamente derisi i bombardatori.

In luglio dell'anno scorso mi recai a trascorrere qualche giorno di vacanza nella casa paterna. E il mio caro genitore, che è stato di Napoli uno dei più geniali glorificatori, in commedie di sana arguzia e di profonda sensibilità – (oggi, purtroppo, ne piango la immatura dipartita) – mi disse: « Perché non vai, di sera tarda, o magari di notte, a goderti uno spettacolo piedigrottesco, sotto il tunnel di Fuorigrotta? ».

Seguii il consiglio. Alle undici di sera, dopo una passeggiata per la Riviera, lungo la Villa Comunale, mi dilungai fino al traforo. La chiesa della Madonna di Piedigrotta è a pochi passi, cento o duecento, non più. E la festa, la pittoresca tumultuosa festa napoletana di settembre, già prima che incominciasse la guerra dei popoli non si solennizza più. Ma sotto il tunnel, quella notte impazzava la baraonda piedigrottesca. Da tutti i quartieri, con seggiole, sgabelli ed altri arnesi per adagiarvi le stanche membra, erano là convenuti cittadini d'ambo i sessi e di ogni età. I bimbi strillavano; le donne cicalavano; gli uomini discutevano, giocavano a carte, cantavano, andavano in su e in giù, s'agitavano. Venditori ambulanti di nocelle e di cocomeri, di fichi e di acqua ferruginosa davano le « voci ». I suonatori di chitarra e mandolino e d'organetto lavoravano a più non posso. E qualche monello a furia di spinte, nella calca, cercava di vendere lo *spassatiempo*, cioè i semìni e le noccioline americane e qualche castagna secca...

NELLE STRADE DELLA VECCHIA NAPOLI ABBONDANO I TABERNACOLI E GLI ALTARINI, AI QUALI I FEDELI DEL RIONE RENDONO ASSIDUO TRIBUTO DI FIORI E LAMPADE VOTIVE. ECCO UN CROCEFISSO AL SOMMO DI UNA GRADINATA, IN UN QUARTIERE POPOLARE DELLA CITTÀ.

(Fot. G. Parisio)

IL TUNNEL DI FUORIGROTTA, IN UN DISEGNO DI IGNOTO AUTORE, DELLA PRIMA METÀ DELL'800. (*Fot. Dinatale*)

Nelle sere precedenti, c'era stato più di un allarme consecutivo con incursione e sparatoria. E allora..., in previsione di dover andare a rifugiarsi in un posto sicuro, molte e molte famiglie, abitanti nei pressi e anche lontano, avevano deliberato di riunirsi al coperto e al sicuro. Il traforo, ricovero a prova di bomba, era stato prescelto. E tutte le notti si... piedigrottava, alla faccia del nemico.

Il novembre scorso, quando i bollettini, con significativa insistenza, riferivano di incursioni su Napoli, mi pervenne un foglietto dattilografato, speditomi da un amico pittore, domiciliato a Napoli, sezione Porto. Lo ricopio, per erudire in proposito l'amico lettore.

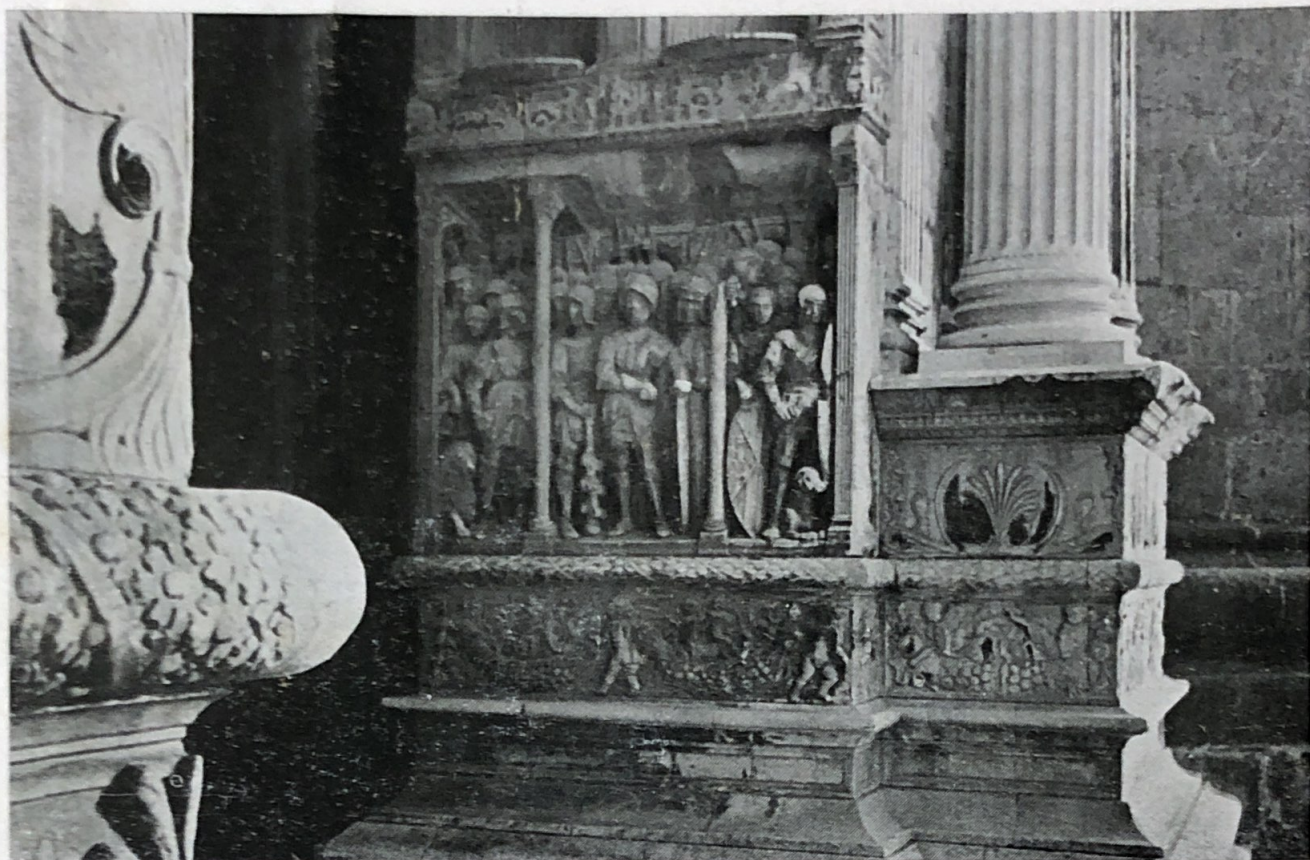
LE INCURSIONI ATTRAVERSO LA MUSICA.
(*Poema grottesco di attualità*).

Prima del preallarme:
« E lucean le stelle... » (*Tosca*)
Il preallarme:
« Le poche robe aduna,
che lasciai sparse... » (*Bohème*)
La sirena del giorno:
« Una voce, poco fa... »
(*Barbiere di Siviglia*)
La sirena di ogni sera:
« È la solita storia... » (*Arlesiana*)
La sirena di notte:
« Si sta voce te sceta int' 'a nuttata... »
(*Voce 'e notte*, canzone napoletana)
La discesa nel ricovero:
« La cavalcata delle Walkirie » (*Walkiria*)
Il fuoco di sbarramento:
« In tanto tripudio
quanti infelici gemono... » (*Traviata*)
Nel ricovero:
« Oh, patria, quanto mi costi... » (*Aida*)
Le ondate si susseguono:
« Non imprecare... » (*Forza del destino*)
Si spara in lontananza:
« Mi par di udire ancora... »
(*Pescatori di perle*)
Non sparano più:
« Sono andati... » (*Bohème*)
Riprendono a sparare:
« Le minacce e i fieri accenti... »
(*Forza del destino*)
La signora che ha coraggio:
« No, non son paurosa... » (*Carmen*)
Il cessato allarme:
« Sì, fuggiam da queste mura... » (*Aida*)
Si ritorna a letto:
« Duorme, Carmè,
'o cchiù bello d' 'a vita è 'o durmì... »
(*Carmela*, canzone napoletana)

È piacevole e concettoso, non è vero? E sì, perché i Napoletani cantano, cantano ancora. Giustamente, in una delle sue più significative canzoni, Libero Bovio ebbe a dire, in tempi non sospetti:

E se fatica e canta
sotto a stu cielo bello.
Amico, viene 'a ll'estero?
E lièvete 'o cappiello!

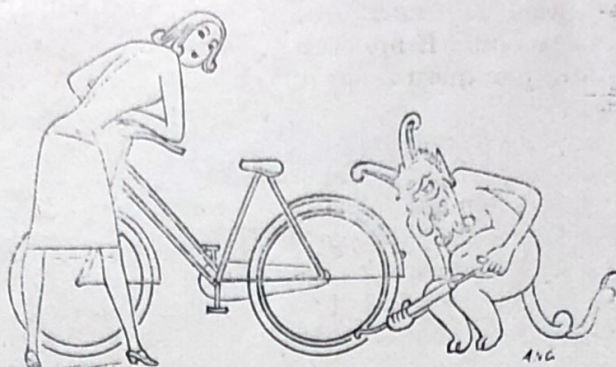
Parole sante. A Napoli si è sempre lavorato, e si è lavorato cantando. Perché, cantando, si lavora meglio.

Ora, in risposta quasi agli Inglesi, che credevano di sgomentare e atterrire il popolo buono e operoso, si pensa finalmente di erigere, in una delle località più adatte, il monumento celebra-

PARTICOLARE DEL PORTALE DEL MASCHIO ANGIOINO. *(Fot. dell'Ente Provinciale per il Turismo)*

tivo di Francesco Caracciolo, il grande marinaio napoletano, che Orazio Nelson, per bassa vendetta, fece impiccare al pennone della sua nave ammiraglia. Da cento e quarantatré anni Caracciolo attendeva che gli si tributasse questo meritato onore. Meglio tardi che mai. I Napoletani dell'anno ventesimo renderanno giustizia al loro grande concittadino.

E sarà un'altra risposta ai volantini dei Britanni, predicanti l'insurrezione...

FEDERICO PETRICCIONE

« L'AMMIRAGLIO FRANCESCO CARACCIOLO DOMANDA CRISTIANA SEPOLTURA A FERDINANDO DI BORBONE E AD ORAZIO NELSON ». IL QUADRO DI ETTORE CERCONE (1880) SI CONSERVA AL MUSEO DI SAN MARTINO. *(Fot. Lembo)*

TURISMO AUTARCHICO

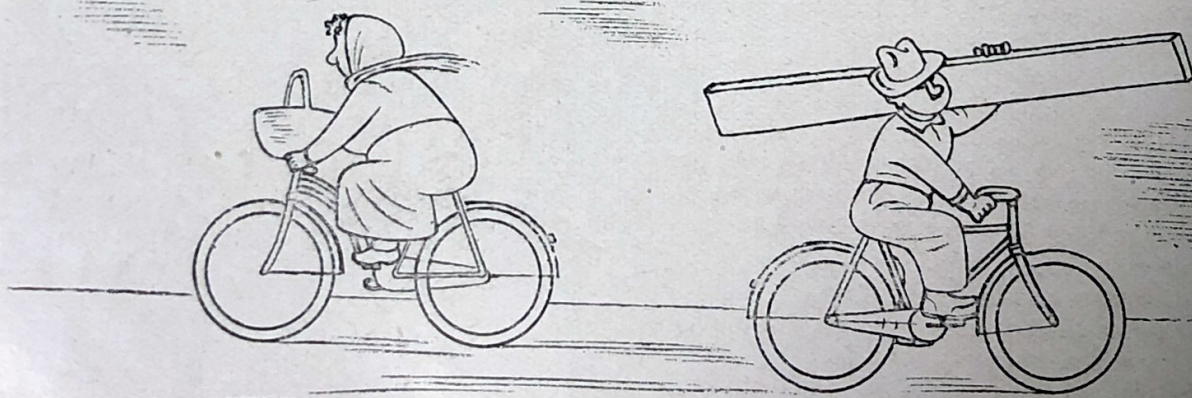
Donne e biciclette.

Quando, imposta la nostra pace vittoriosa, il turismo riprenderà tutte le sue vie e tutti i suoi mezzi, uno di questi ultimi, quello che, lungi dal perdere nel tempo, avrà pel tempo guadagnato, sarà stato il più umile, il più alla portata di tutti: il ciclismo.

Anche senza scomodare quelle accomodanti elucubrazioni che sono le statistiche, è facile rendersi un'idea di quanto saranno aumentati quei veicoli, che una volta parvero di divertimento soltanto, e finiscono per diventare, dopo esser stati oggetto di utilità, oggetti di necessità addirittura. Ora poi, da qualche tempo ci si son buttate le donne: la diffusione è moltiplicata. « Ciò che donna vuole... ».

Quando nacque, la bicicletta fu, come si dice in Toscana, un « disìo »: cioè un fanatismo. Ma un fanatismo di dilettanti, come per un giocattolo piacevole. Poi, per un momento, andò giù di moda, detronizzata dallo snobismo. I quartieri signorili la ignorarono, o finsero: non la si incontrò più che per i sobborghi e nelle campagne, veicolo essenzialmente utilitario e popolare. A poco a poco, le cose mutarono. Adesso, per diverse ragioni, di cui qualcuna anche recente, e non di costumi soltanto, la bicicletta è in piena efficienza ed in piena ascensione: e non mollerà più. L'hanno adottata poveri e ricchi, villici e vigili, gente urbana e folla, ohimé, inurbana. E, quanto disdisse alla donna – ci fu tempo, dopo una breve sopportazione, che per una signora montare su una bicicletta era... scender di classe – altrettanto adesso a tutte le donne conviene. Le donne anzi, ripeto, ci si son buttate con una unanimità commovente, tutte: chi per diporto, chi per necessità. E la villa ha imitato la città. Per le vie maestre, al tramonto, sola ora in cui queste possano insegnarmi qualche cosa, io non vedo più che una sfilata, una processione di ruote... in gonnella. La domenica poi, la bicicletta, che per tutta la settimana è servita al mestiere, all'ufficio, alla fattoria, diventa stromento di evasione, di vagabondaggio: e le processioni e le sfilate si moltiplicano.

Degli uomini, a proposito della bicicletta, qui non mette conto parlare. Siamo, o fummo, noi,

... VEICOLO ESSENZIALMENTE UTILITARIO E POPOLARE.

voi tutti, lettori: adolescenti, col nostro istinto di moto e di esercizio, con le nostre velleità di spazio e di liberazione; giovani, co' nostri piaceri; maturi, con le nostre comodità. E noi ci conosciamo bene: e appunto per questo non ci troviamo sempre interessanti.

Le donne, invece, le conosciamo meno, e ci interessano sempre. Le credevamo, le abbiamo credute, fino ad un certo tempo, misoneiste e pigre, e forse anche troppo composte, e un tantino anche paurose. O almeno per tali ci si dimostravano; forse, anzi certo, per essere quali noi più gradivamo che fossero. Appena questa loro amabile intenzione verso di noi si è dileguata, battuta dai mutati costumi e dalla più sicura convinzione che, quali esse siano, noi le ricercheremmo ugualmente, si sono buttate allo sbaraglio. E sono diventate innovatrici, agitate, movimentate, audaci e... incomposte...

Non mi si fraintenda. Tutto questo allude a costumi formali, naturalmente. Se i piccoli difetti nascondono nuove o rinnovate qualità, tanto meglio. Qui si parla di apparenze. E né meno ho intenzione di affermare, o insinuare, che la donna non abbia i più completi diritti e le più complete attitudini all'esercizio degli *sports*, e al raggiungimento d'ogni miglioria igienica; e né, da ultimo, che, se la bicicletta in certe ore è un flagello di Dio, una specie di «demone meridiano», ciò si debba specialmente alla donna. Niente affatto. Ché, nemmeno per sogno, quell'appellativo di pedalastri, che è uno dei più felici neologismi usciti dal bisogno di svecchiare la lingua, nonché di battezzare nuove attività, mi pare applicabile, così, in genere, a tutti coloro che si servono della bicicletta per loro uso, e per consumo altrui... E tanto meno alle donne. Bisogna distinguere. E, per distinguere, si troverà che, se le donne, in questo, costituiscono un pericolo, lo costituiscono involontariamente: ché in intenzione esse sono più guardinghe e più prudenti dei maschi.

Ciò non toglie che chiunque sia, per esempio, automobilista, o figlio di automobilista, avrà più paura di incontrare sul suo cammino, in piena, ma permessa velocità, una donna in bicicletta che una torma di bufali. Perché la donna, che nella vita tiene spesso la testa salda sulle spalle, nella via facilmente la perde.

Quando, così, in un punto un po' difficile, ci si imbatta in un branco di gitanti domenicali o in una feriale femminilità isolata, la massima prudenza ci vuole. Se c'è una probabilità sola di pericolo, questa probabilità rischia di avverarsi. Esse troveranno modo, come le classiche farfalline che girano girano intorno al lume fin che vi si spiaccicano contro, di tentennare, di esitare, e finalmente di attraversarvi od ostacolarvi la strada. Pare una specie d'impegno...

Nei casi più innocui, sono, ad ogni modo, fonte di ingombro e di preoccupazione... Anche per un'altra ragione, che non è imputabile a loro, certo, ma che da loro dipende. Vo-

... DI ATTRAVERSARVI OD OSTACOLARVI LA STRADA.

lere o no, bisogna riconoscere che la donna anche in bicicletta è estetica. A tutta prima si sarebbe detto di no. Ma avendo – direbbero, o avrebbero detto, i casuisti di un tempo – il diavolo dalla sua, essa è riuscita a trovare e ad imporci, anche in questo esercizio, o modo di locomozione, per nulla aggraziato, talvolta, un suo aspetto di vivacità leggiadra, di accorta guizzante snellezza. Almeno, quelle che... possono. E così succede che, anche per questo, esse costituiscono un pericolo...

Oh! non pei cuori, no; ma per le gambe dei passanti. Perché ci sono dei ciclisti, maschi, che, quando ne incontrano qualcuna, sono tratti a voltarsi indietro e guardarla, costi quel che costi; anche una stincata o un arrotamento per loro stessi o un pattone o un investimento per qualcheduno che passi. I passanti a loro volta si

... A VOLTARSI INDIETRO E GUARDARLA, COSTI QUEL CHE COSTI.

comportano, molto spesso, ugualmente: cioè, seguono con gli occhi, nella fuga, la novella Atalanta: e allora per caso può essere il ciclista che venga immediatamente dietro di lei, può essere lui a dover fare i conti con la impreveduta distrazione di un passante... E via dicendo.

Ma non sareste, per caso, anche voi – osserverà qualcuno, per averlo accertato – non sareste anche voi un rimbambito, che guarda le belle ragazze in bicicletta: e si distrae e quindi corre e fomenta dei rischi? Anche ammettendo ch'io tale fossi, la colpa sarebbe pure, in gran parte, di loro: di loro, che, per stimolare od accrescere l'attenzione degli sfaccendati, hanno inventato, per esempio, anche un nuovo piccolo gesto che è, certo, di pudore, ma anche, forse, un poco di civetteria: il gesto, quando si sentono osservate, di raccogliere e ricomporre, con una certa alterigia di Diana pedalatrice, la gonnella che il moto ha di troppo sollevato...

Piccole osservazioni coteste, che si fanno passeggiando, quando lo spirito è sereno, e ci si compiace di notare gli aspetti comuni delle cose. Ma a delinear nettamente la figura della donna in bicicletta, nella sua diversa natura, estetica, psicologica, sociale e... circolatoria, il discorso porterebbe troppo in lungo. Occorrerebbe anche accennare, se non discutere, dopo le mie considerazioni leggere, quelle più gravi della scienza; la quale, a intervalli, in discussioni tra medici, a proposito dell'igiene dello *sport* femminile, ha stabilito che molti di cotesti *sports* nuocciono, più che non giovino, alla donna. Osservazioni che certo bisogna intendere con moderazione, ogni energia essendo un'arma a due tagli che può ferire o sanare. In tutte le cose non va dimenticato il « modus in rebus »; che non è un rebus, ma una chiarificazione. Per quel che riguarda le donne in bicicletta, accadrà pur sempre a noi di fare quello che sempre facciamo con loro: cioè ammirarle, e... temerle!... E ringraziarle, pure, di aver fatto che il turismo po-

.. NUOCCIONO, PIÙ CHE NON GIOVINO, ALLA DONNA.

polare, ad accrescersi, si ingentilisca, così, di una nota graziosa e serenatrice e metta nel fervore delle vie cittadine, o nella pace di quelle campestri, l'espressione, l'alito d'una giovinezza ogni giorno più sicura. Qual'é lo sport che, oltre alle sue utilità generiche, accompagni così una generale impressione?

Quousque tandem!...

Ho visto ieri per la strada, e non per la prima volta, un veicolo che mi ha empito il cuore di tenerezza (che un veicolo possa empire il cuore di qualsiasi cosa, è metafora che può parere grottesca e realtà che può esser detta ridicola). Eppure, vi giuro che fu così...

Ma bisogna che risaliamo indietro, al tempo quando la bicicletta era ancora oggetto di lusso e arnese di privilegio, uscita dal connubio tra il velocipede dall'altissima ruota anteriore, su cui si inerpicava il sellino, e quella posteriore piccolissima, al connubio, dico, di questo col velocipede antico, di legno a due ruote uguali, ma libera la seconda e non la prima: connubio che già era parso dar frutti fantastici e aveva aperto al nuovo arnese tutte le possibilità. Le quali s'intravedevano nel futuro ancora confuso, non ancora tradotte in sciame di cavallette adibite a tutti gli usi e pronte a tutti i comandi, innocue come giocattoli e pericolose come proiettili. Bisogna risalire fino ad allora, per farsi una idea della emozione che può suscitare in un cuore, rivedere – non rugginoso e abbandonato intanto, non giubilato per anzianità di servizio, ma vivo e vegeto, se pur fatto di acciaio – un altro derivato da quella unione e quindi scomparso: la bicicletta doppia, cioè a due posti; cioè, per chiamarlo di nuovo col nome che allora parve un grido di trionfo, il tandem, il vecchio tandem che finalmente cumulava la compagnia con la solitudine, o per lo meno con la indipendenza, e sulla velocità innestava l'idillio; il tandem, che, consentendo magari una scappata, era pur come un veicolo per paraninfo e permetteva gli spostamenti a due, le gite ove i sentimenti si saggiano in misura coi muscoli, dando altresì al guidatore che quasi sempre, nella coppia pedalante, è l'uomo, l'illusione di saper guidare veramente la sua compagna e di poterla, nonché emulare in abilità, proteggerla, al caso.

Era passato di moda, così presto, pareva. Non essendo o non sembrando utilitario come la bicicletta (non sempre ci si può rendere contemporaneamente al lavoro, né in due andare a far le spese o a sbrigare incombenze né – come la bicicletta parendo liberatore e isolatore – si potrebbe evadere in due dalle costrizioni casalinghe, né in due cercar di sottrarsi a qualche persecuzione delle necessità umane o a qualche pericolo della grazia femminile, e via citando, nei casi), cotesto tandem era parso più un capriccio che una trovata, più una bizzarria che un'invenzione. E i fabbricanti, forse scettici sulla frequenza delle intese o sulla durata delle attività amorose o affettive (ché anche i fabbricanti hanno una coscienza sentimentale), sdegnarono d'impiegare tempo ed acciaio nella confezione di ordegni così transitori. Fatto sta che dalla mia giovinezza io quasi non ne avevo più visti, dirò così, in circolazione. Anzi, se, per caso, a me o qualche altro evocator del passato fosse accaduto di parlarne, di rammentarli, molti intorno, pur ferventi del ciclo, non avrebbero ritrovato, per quel nome, nessun ricordo, se erano anziani, e per quella rievocazione nessun rimpianto se giovani. Tandem: o chi era costui? Per andare in due, avrebbero detto, ci sono le automobili: a chi viene in mente di formar coppia in presenza di tutti? Come l'automobile nasconde, il tandem rivela. Si è subito notati: come per un anacronismo o per una reviviscenza. A che pro, allora?

I GIOVANI, INVECE, VANNO VISTI APPAIATI...

Tra parentesi, non pensavano essi forse che il vecchio tandem non è per nulla compromettente, è un amico invece della onestà e della sincerità, un chiarificatore, si direbbe adesso, di situazioni. Si può dubitare, adesso, di una coppia rinchiusa in una *Topolino*; nessun dubbio, adesso, come allora, circa una coppia, di cui l'uno volge all'altro le spalle, senza possibilità di altra intesa fin che non siano giunti alla mèta. Dimostrandosi così poco impazienti, sono di certo – se di sesso diverso – o sposi o giovani amici in libertà. È forse per ciò che, per l'automobile anche più modesta, sempre la licenza è necessaria: per la bicicletta, come per il tandem, invece, la burocrazia ha abolito perfino le tasse.

Così, a poco a poco, ricompaiono. E quelli che ricompaiono hanno l'aria lustra, così lustra, che io li direi sfornati proprio ora, usciti fiammanti dall'officina. Non so se manterranno il nome antico, ché questo stonerebbe. Non « finalmente », «ma di nuovo»; non tandem: *rursum*. Ma forse quest'ultimo, seppure acconcio, non piacerebbe. Ha dell'orso e del rustico. Comunque sia, qualunque nome assuma o conservi, anche il giovane sportivo di adesso avrà notato l'arnese e saprà valersene ove occorra...

Perché anch'esso, come tutti gli arnesi di *sport*, è fatto pei giovani. Anche le coppie vi stanno meglio quando le caratterizza e le sollecita la giovinezza. Certo, nessuno vorrebbe escludere dall'uso della vecchia macchina, rinnovata, Taddeo e Veneranda o Filemone e Bauci: ma vi stanno meglio, sopra, che so, Dafni e Cloe, per esempio, o Aminta e la sua leggiadria sdegnosa. Ma questi un po' meno, perché il tandem è veicolo allegro che conviene a far nozze e alle evasioni pacate, non ai pianti o alle risse d'amore. E i vecchi vi stonano, poi, perché la vecchiaia a due non desta neppure benevolenza; potendo essa meglio nascondersi nella oscurità della vita sedentaria. Il vecchio è seguito dalla considerazione e dalla estimazione molto di più quando è solo o in poltrona. I giovani, invece, vanno visti appaiati. È per questo forse che il tandem, vecchia macchina, ha potuto ringiovanire per rifarsi una seconda esistenza.

Voi direte che questa non è ancora decisa, che non basta averne visto circolare qualcuno per derivarne la convinzione e l'augurio di una rinascita. Pure basta considerare quale sia adesso, sincera e frequente, la fraternità, la comunanza tra giovani e giovanette, per pensare che veramente, come nei fervorini di richiamo, il velocipede a due possa rispondere a un sentito bisogno. Qual più lucida e scorrente dolcezza che veder passare due giovinezze unite insieme, ciascuna avendo per sé una ruota della fortuna; accumunando esse la loro gioia di vivere ed escludendo insieme quanto possa esserci di pericolo in ogni compagnia troppo stretta. Parlo beninteso dei pericoli di sazietà, d'incomprensione, di sopraffazione reciproca; perché, come succede in tutte le cose dei giovani, io non connetto al loro frequentarsi alcuna idea di pericolo morale. La giovinezza è pura per eccellenza e benignità del destino. Ma dico che il tandem esclude i pericoli di troppo indugiare a ignorarsi, di troppo rincorrersi per ritrovarsi; come quelli di troppo poter osare, e di troppo poter allontanarsi, realmente e figuratamente. Cotesto ordegno è salubre e sicuro, moderato e opportuno, di tutta confidenza, insomma. Una coesione vi si può stabilire senza troppa gravità, un'imprudenza può balenarvi ma senza troppo pericolo. L'automobile è un impegno, è un destino quasi: il velocipede è un momento, un assaggio. Ha la labilità dei momenti spensierati ed innocenti, consente soltanto qualche piccolo miraggio, non qualche ardita avidità. Scendendo nello stesso punto dalla macchina lieve, non si è dovuto dare un colpo di freno forte o compiere uno sforzo pesante: è bastato un gesto, leggero e facile. È la felicità ancora in boccio, ancora inespressa, ancora fuggevole: la più bella, la più fresca... Felicità che, costretta adesso per qualche tempo a limitarsi, a nascondersi, in omaggio ad altri più grandi interessi, tornerà poi ad espandersi quando la vittoria brillerà sui nostri acciai, quelli dell'armi e quelli dei veicoli: cioè, per essar chiari, quando il divieto del tempo di guerra, – di fabbricare biciclette multiple, tandem cioè, e triplette – sarà cessato, allora, forse, queste spesseggeranno di nuovo: e ogni riguardante si troverà, per questa vista, riportato ai tempi della sua giovinezza: come io al ricordo delle strade lacustri del Verbano e del Cusio, pedalate ai bei giorni, fuggite sotto la duplice ruota e il duplice incarco, all'incalzare delle estati inarrestabili. Come vi rivedo, allora lunghe nell'avvenire, ora così brevi nel passato! E felici come nulla può essere più felice al mondo, mentre l'amicizia, prima, poi il sogno o l'amore, ci guidavano al traguardo. Al traguardo dove troveremo la pace di tutte le corse, di tutte le cose...

COSIMO GIORGIERI-CONTRI

(*Disegni di Bruno Angoletta*)

PIEDILUCO ... RIPOSA SU UN LAGO CHE È IL PIÙ BELLO TRA QUELLI DELL'ITALIA CENTRALE. (*Fot. Selcat*)

ELEGIA SU PIEDILUCO

PIEDILUCO, VISTO DALL'IMBOCCO DEL CANALE. (*Fot. C.T.I.*)

Quando vedo distruggere il vecchio per far posto al nuovo, e cambiar la faccia a tante cose che ero abituato a vedere in quel certo modo, e il nostro tempo pigliar dirizzoni che non mi garbano, io non dico niente perché capisco che la ragione è dalla sua parte: se protestassi, egli continuerebbe a fare il suo comodo. Perciò, se mi sventrano un romantico quartiere di Roma per costruirci dei palazzacci razionali, se trovo alberghi e filovie su montagne dove io m'arrampicavo solitario per godere la pace delle altitudini, se vedo imprigionare poetici laghi e fiumi montani per fare dei bacini idroelettrici, io non sono di quelli che ci piangono. Mi dico: « Il mondo cammina, e bisogna camminare con lui;

... UN LAGO CHE È IL SOLO DELL'ITALIA CENTRALE NON ROTONDO COME UNA CATINELLA. (Fot. Angeli)

la vita è bella e santo è l'avvenir! ». Ma c'è un angoletto di mondo, uno solo, che avrei voluto mi fosse lasciato tal quale lo avevo conosciuto fin dall'infanzia: il Lago di Piediluco.

Se esiste qualche lettore delle « Vie d'Italia » il quale non sa dove si trovi un paese di questo nome, non me lo domandi se non vuole attirarsi il mio rancore. Nessun Italiano deve ignorare dove sta Piediluco. E ciò non tanto perché il caso ha voluto che io nascessi a Piediluco, cosa che ciascuno può non sapere senza offesa alla storia, quanto perché Piediluco è il paese più bello del mondo; o meglio, se non vogliamo apparire esagerati, riposa su un lago che è il più bello tra quelli dell'Italia Centrale. Non io soltanto lo affermo, mosso da quella carità del natìo loco per cui a ogni uccello il suo nido è bello; ma anche quanti intenditori del paesaggio vi hanno soggiornato, poeti e pittori soprattutto, e i gitanti che vi affluiscono la domenica per sentirsi ripetere dall'eco famosa: « Canto l'armi pietose e il capitano! » merendando in riva al lago; e i turisti di passaggio che si vedono aprire improvvisamente, allo svolto d'una strada, un simile paese di sogno, ne sono feriti in mezzo al cuore e non possono più dimenticarlo. E se, dopo quanto ho detto, ci fosse qualcuno che ancora non mi crede, faccia come San Tommaso: prenda il treno e vada a ficcare il naso in quella bellezza. Me ne sarà grato.

Ma ora bisogna che, sia pure con qualche mortificazione, spieghi dove si trova Piediluco. È un paese umbro tra Terni e Rieti, posto a specchio d'un lago che è il solo dell'Italia Centrale non rotondo come una catinella. Arieggia, anzi, la forma dei laghi del Settentrione, tutto a rami che approfittano d'ogni sinuosità della sua culla di monti, qua per cacciarsi in una valletta rispecchiando i cipressi del cimitero o un casolare solitario, là per rabbrividire largamente all'ombra di alture boscose, altrove per lambire una distesa di campi che sale dolcemente verso un anfiteatro di montagne lontane, e protendersi dai due lati intorno a una penisoletta che nei giorni di piena riesce a circondare tutta con braccia amorose.

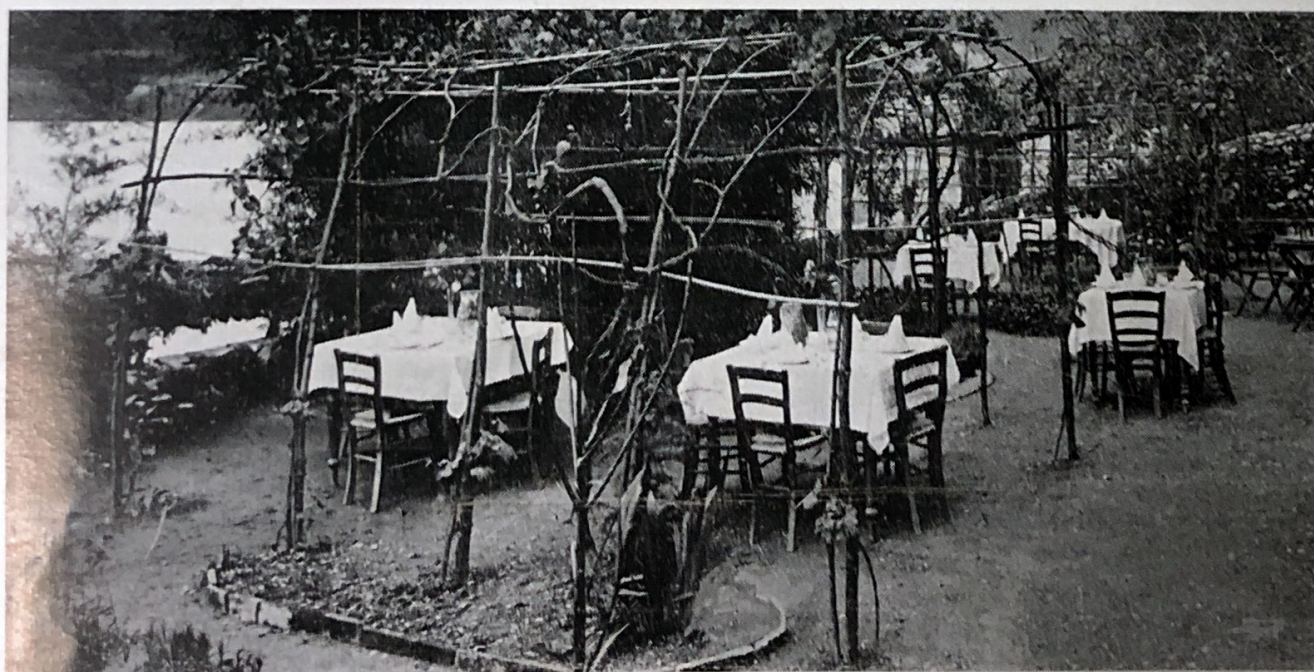
Ma, più che nei laghi dell'Italia Settentrionale, in questo sono delicati gli aspetti delle cose, tenere le luci del giorno e temperato il variare delle stagioni. Non catene fosche di monti, fredde albe e tristi crepuscoli, estati pesanti e inverni nevosi. Qui è la morbidezza delle montagne appenniniche, la dolcezza dei colori, la luce indulgente dell'Italia Centrale. Le montagne dell'Abruzzo, con al sommo il Terminillo, che discendono da oriente verso il lago, gli lasciano un'aria vastissima per respirare, e si allontanano da una parte verso l'altipiano reatino e dall'altra verso la valle di Arrone. Solo verso il mezzo il lago è stretto tra due alture: due perfette pira-

midi che si guardano, una arida e gialla con in cima le rovine d'un castello medievale e Piediluco ai suoi piedi lungo l'orlo dell'acqua, e di contro l'altra tutta boscosa, d'un verde cupo che pare nero; due piramidi chiamate la Rocca e il Caperno, le quali si rimandano i suoni, permettendo all'eco di ripetere fino a un intero endecasillabo. Poi la conca si slarga di nuovo, lasciando al lago la libertà di espandersi nelle vallette laterali, e si chiude verso occidente in una cupa barriera di alture che nel suo rovescio precipita sulla piana di Terni. In quella barriera c'è come uno spiraglio, da cui il sole al tramonto invia i suoi ultimi raggi: di lì il fiume Velino, unito al lago per mezzo d'un misterioso canale serpeggiante per un chilometro tra una vegetazione di salici, pioppi e liane che alla mia fantasia di ragazzo ricordava quella della giungla malese, si getta giù nel Nera, formando la Cascata delle Marmore, una delle più alte del mondo.

Come dolci al cuore in questa solitudine montana le ore del giorno! Al mattino il lago è tutto liscio nella trasparenza del primo sole, e vi vagano su come pecorelle i fiocchi delle nebbie che s'avviano verso la valle ternana. Il meriggio agita il lago con ventate fresche, accende il verde delle vigne, il giallo delle stoppie, l'argento degli ulivi, l'ocra delle terre arate. Verso sera tutti i colori si stemperano nello stesso rosa che viene morendo in un grigio cenere, su cui si fissa per un attimo il fuoco del tramonto riflesso dai vetri d'un paese alto sui monti d'oriente, Labro, e qualche facciata di fattoria con un biancore livido, come se ci battesse già la luna. Questa è l'ora arcana di Piediluco, quando le barche dei pescatori scivolano sbilenche come vecchie ciabatte sullo specchio del lago brunito dalla sera, il grido dei paperi si leva sul primo gracidare sommesso dei ranocchi, dai campi viene il canto

UNO DEI VICOLI CHE SCENDONO AL LAGO. *(Fot. Fratelli)*

lontano dei grilli, e le voci degli uomini tra le case del paese sono lente e riposate.

Allora l'aria si riempie di aromi straordinari: il pane appena tratto dai forni, la legna che bru-

ADDIO, SCORPACCIATE DI PESCE ALLA « TRATTORIA DELL'ECO » *(Arch. Fot. della C.T.I.)*

... GLI ORTICELLI E I GIARDINETTI CHE CORONAVANO LA RIVA LUNGO TUTTE LE CASE DEL PAESE... *(Fot. Frateili)*

QUESTA È L'ORA ARCANA DI PIEDILUCO... *(Fot. Ubaldi)*

... COME TREMULE CONCHIGLIE... *(Fot. Ubaldi)*

cia nei camini, le mele che cuociono nella brace, i mosti che fermentano nelle cantine. Allora...

Allora il mio cuore di ragazzo si stemperava d'amore per questo paese della mia nascita e delle mie villeggiature, dove io imparai a conoscere la natura e a riceverne il senso delle stagioni. Era il paese della mia nostalgia, tra le case soffocanti dell'uggiosa Roma. Ma come mi ringalluzzivo quando, in un'antologia di scuola, si leggeva una poesia di Alinda Brunamonti Bonacci, che doveva cominciare a un dipresso così:

> Piediluco! Chi ascese alla montana
> Tua pace, e come tremula conchiglia
> A pié dei colli vide
> Adagiarsi il tuo lago...

Piediluco era per me il rifugio dei sogni, il luogo dei miei colloqui confidenziali con la natura. Me lo sono portato nel cuore per tutta la vita, ed esso è tornato nei miei romanzi, con altro nome o senza nome; tanto che, se a qualche lettore non sono sconosciuti *Capogiro* e *Clara tra i lupi*, qualcosa delle descrizioni lette più sopra non deve essergli riuscita nuova. Piediluco era il riposo dell'anima e insieme l'avventura. Era un'avventura quel viaggio col trenino della linea dell'Aquila dopo Terni, che attraverso una mezza dozzina di gallerie asfissianti raggiungeva l'orlo

RIFLESSI. (*Fot. Frateili*)

AL MATTINO IL LAGO È TUTTO LISCIO NELLA TRASPARENZA DEL PRIMO SOLE... (*Fot. Frateili*)

dell'altipiano a Marmore, e poco più in là mi scendeva alla stazioncina di Piediluco, dove c'era il *brecche* della posta che faceva un giro intorno al lago per raggiungere il paese; oppure si prendeva la barca al ponte sul Velino, si percorreva pian piano il tortuoso canale pieno di folte piante e di ronzìo d'insetti, finché non s'apriva all'improvviso la vista stupenda del lago col paese dall'altra parte, verso cui si navigava in silenzio, accompagnati dallo sciacquìo dei remi e dal loro cigolare ritmico negli scalmi. Era un'avventura affacciarsi sull'abisso della ruggente Cascata delle Marmore, immersi nel polverìo dell'acqua che formava sulla valle ternana un festoso arcobaleno. Era un'avventura salire di notte su uno dei lenti carri che andavano sulle montagne di Leonessa a caricare carbone vegetale, o recarsi in barca nei nebbiosi mattini d'autunno alle poste per la caccia ai germani, o girovagare sulla superficie del lago pescando lucci e trote.

Perché dimenticavo di dire una cosa molto importante. Che Piediluco, tra tanta poesia, aveva la sua prosa, rappresentata da una grande ricchezza di pesca: trote, tinche e lucci spesso giganteschi, che erano il pasto quotidiano dei Piedilucani, e l'attrattiva maggiore per i gitanti domenicali che ne facevano delle scorpacciate alla « Trattoria dell' Eco ». E poi, con la pancia ben

UNA PIOGGIA DI SALICI SUL LAGO. (*Fot. Frateili*)

IL LAGO DI PIEDILUCO VERSO IL MONTE CAPERNO. (*Fot. Ubaldi*)

LA PIRAMIDE DEL MONTE DELL'ECO. (*Fot. Fratelli*)

piena, andavano a far la siesta sulla spiaggetta della montagna dell'Eco, di dove giungevano al paese voci che declamavano: « Nel mezzo del cammin di nostra vita! », oppure: « Le donne, i cavalier, l'armi, gli amori! », oppure: « Canto l'armi pietose e il capitano! », quando non erano suoni volgari, di cui si attendeva dall'eco compiacente la ripetizione. Ma, tolti quei clamori festivi, nulla turbava la pace di Piediluco, dove di giorno i soli rumori della vita erano l'abbaiare d'un cane o lo scalpitìo d'un cavallo, e di notte il coro dei grilli e dei ranocchi. Adesso, invece...

Il lettore si sarà accorto che il nostro racconto è tutto al passato. Perché Piediluco e il suo lago sono sempre lì, in quella conca di monti, e ad un occhio grossolano potranno anche apparire sempre gli stessi. Ma per me, che conosco quel paesaggio nell'intimo, tutto è cambiato. Quell' angoletto di mondo che io avrei voluto veder chiuso al cammino dei tempi, gli ha aperto invece le porte come a un trionfatore, e non uno dei suoi caratteri s'è salvato, ahimé, dal gran rivolgimento. Troppo vicino a Terni – una quindicina di chilometri –, la città dalle fabbriche rombanti e fumose, dove più che altrove ardono giorno e notte i fuochi del progresso meccanico.

Terni ha cominciato col bersi un po' alla volta le acque della Cascata delle Marmore, per trarne vigore per le sue industrie. Una presa d'acque prima del salto per le fabbriche di carburo di calcio, poi un'altra presa per le acciaierie, poi ancora un'altra per le acciaierie; e ha finito per succhiarsela fino all'ultima goccia. Oggi la spumeggiante caduta delle acque del Velino, a cui venti secoli fa Manio Curio Dentato romanamente impose di precipitare nel Nera, non è che un ricordo. Al suo posto non c'è che una silenziosa voragine di rocce quasi asciutte. Ma a Terni non bastava quella gigantesca bevuta; ché le acque del Velino, a seconda delle vicende stagionali, talora erano troppe, talora troppo poche per muovere tante turbine. Occorreva rinforzarle con le acque del Nera per i periodi di magra, ed equilibrarle con un bacino di compensazione.

Il bacino c'era già bello e fatto, per opera di Madre Natura: il Lago di Piediluco. Perciò si sono prese a monte le acque del Nera, portandole, con una condotta in galleria d'una settantina di chilometri, a fare irruzione nel Lago di Piediluco, dalla parte della Forca d'Arrone. E alla riva del lago dalla parte di Terni s'è fatto un enorme squarcio, un largo canale tutto rivestito di cemento, con relative chiuse, riunendo

per la via più breve il lago al Velino. Risultato di questi grandiosi lavori, ai quali se ne stanno aggiungendo altri a monte di Rieti per regolare il flusso del Velino e dei suoi affluenti (e parlo del risultato che chiunque può vedere coi propri occhi, ché di quelli tecnici io non m'intendo): il lago è cresciuto di livello, sommergendo in parte gli orticelli e i giardinetti che coronavano la riva lungo tutte le case del paese, e a quel livello è mantenuto costantemente estate e inverno, pioggia o secco.

... LÀ PER RABBRIVIDIRE LARGAMENTE ALL'OMBRA... *(Fot. Ubaldi)*

E, poiché le acque del Nera giungono dal suo alto corso montano estremamente fredde, quelle del lago di Piediluco si sono alzate di livello ma abbassate di temperatura, provocando la scomparsa dei lucci, delle trote e delle tinche. Addio, scorpacciate di pesce alla « Trattoria dell' Eco », e addio, tèpidi bagni nelle giornate estive!

QUI È LA MORBIDEZZA DELLE MONTAGNE APPENNINICHE... *(Fot. Pasta)*

E poi, si sa, anche il paesaggio di Piediluco, che con quelle sue linee, con quei suoi colori era rimasto più o meno immutato da secoli, s'è messo in linea col progresso dei tempi. L'organizzazione dopolavoristica e assistenziale della « Terni » da una parte, le necessità turistiche dall' altra, che reclamavano la costruzione d'un albergo moderno con grandi terrazzi sul lago per i pranzi delle comitive domenicali, hanno dotato il paesaggio piedilucano di alcuni di quegli edifici « novecento » che arieggiano la forma delle scatole: la Colonia Montana della « Terni », la « Polisportiva », il nuovo albergo, e alcune villette tirate su negli ultimi anni, che mettono toni strillanti di freschi intonachi nel riflesso chiaro, tremolante, vitreo che fanno le case del paese nelle acque del lago. La strada, che traversa il borgo in tutta la sua lunghezza, una volta percorsa da qualche asinello, dal trotto d'un calessino, o dal lento incedere d'un carro tirato da buoi, oggi fa da pista a scoppiettanti motociclette, a rombanti automobili, a sferraglianti autocorriere; e il calmo sciacquìo dei remi delle barche a ciabatta è di quando in quando soffocato dal precipitoso « tuf tuf » dei motoscafi e dei fuoribordo. Dalle finestre delle case aperte al sole meridiano le radio diffondono nella conca dei monti canzoni all'ultima moda e musichette sincopate.

Se talora m'accade di tornare nei luoghi della cara infanzia, riconosco Piediluco solo a metà; e mi domando se io sono diventato troppo vecchio o il paesaggio è diventato troppo giovane.

ARNALDO FRATEILI

LA LUPA DI ROMA SIGILLA LA BELLEZZA DELL'ARENA.

LA CORONA DI POLA

Un ricordo che non tramonterà mai più dalla mia anima: Pola era appena liberata, e Umberto Cagni (che da poco era entrato, su una nave italiana, a bandiere spiegate, nel porto da cui erano partite tutte le minacce e poi le insidie e gli attacchi contro la sponda veneta, e s'era sentito salutare alla voce dai siluratori della *Viribus Unitis*, prigionieri sulle navi di Asburgo) mi aveva chiamato a parlare alla gioventù polesana: quattro cose mi hanno lasciato questa indelebile traccia: la marea di adolescenti, giovani e fanciulle, vestiti di bianco, che crepitavano d'applausi come un rogo crepita di fiamme; la commozione con cui per tutta la notte dopo l'adunata i martiri e gli eroi superstiti di Pola mi narravano con gli occhi pieni di lacrime e di luce la passione della città diventata negli ultimi anni misticismo disperato e tuttavia inflessibile; il masso di pietra nuda in cui era incisa, come in tomba davvero eroica, la sola parola *Sauro*; e, nell'alba marina, l'Arena.

Era prigioniera anch'essa fra incrostazioni di catapecchie, e nella cinta di muri e cancelli, che impedivano la vista del suo superbo basamento ad architravi, e ne sminuivano lo slancio ascendente; ma i suoi due ordini di arcate guizzanti, e l'àttico di finestre quadrangolari che quello slancio compie ed esalta in un senso di consapevole dominio, palpitavano aperti contro un cielo, italiano di splendore e di dolcezza. La mia prima impressione, quella che s'imprime fonda, e non dilegua più, fu che l'Arena è la corona di Pola: per l'Arena Pola mi parve allora una creatura distesa sulla marina, con la testa volta al frangente (come certo era stata anticamente, quando il mare era più dentro la riva) e una potenza amica le avesse gettata quella corona sulla fronte.

Un senso di fiabesco anima spontaneo i luoghi; e solo più tardi seppi che il popolo l'aveva già sentito da secoli e narrava che l'Arena era stata costruita in una notte di luna, da una bel-

lissima maga. Un dio l'amava e le aveva promesso un convegno d'amore se fosse stata capace di costruirsi una reggia degna del loro primo incontro sulla sponda del mare; ma non le concedeva che una notte, da stella a stella... E la maga dalla fantasia di poeta era corsa tutto il giorno sotto il sole per la mirabile costiera istriana, scrutando tutti i giochi architettonici delle rocce, imbevendosi i sensi di tutte le loro solidità severe e delle loro audacie di grotte e di appicchi, e riempiendosi il cuore di tutte le musiche delle onde negli anfratti sonori. A sera, appena calate le ombre e dileguati gli uomini, s'era messa a costruire: sulle musiche interiori, con la potenza delle rupi che fan pilastro, e s'arcuano, e balzano, e si sovrastano, e svettano contro il cielo essa innalzava masso su masso: senza bisogno di malte e di cementi: senza un gesto, o una voce... Viveva dentro sé le moli, le linee, e i movimenti; e, appena le si erano determinati nella fantasia, la materia li riproduceva.

Doveva essere un grande palazzo ellittico; quattro torri ne segnavano ai quattro punti cardinali gli ingressi: dentro, essa avrebbe misurati, in fughe di saloni, di stanze, di raccolte camere, gli spazii: e il suo cuore già vi naufragava nella gioia d'una vita sovrumana.

La luna saliva nel cielo; l'opera si spiegava

IL GESTO IMPERIALE D'AUGUSTO INTERPRETA L'ARMONIA DEL MONUMENTO.

LA CORONA DI POLA SI RIFLETTE NEL VERDE DELLE ACQUE.

in quella luce, come un immenso fiore « bello di notte » che s'apre esalando un suo odore; e la bellissima maga, trasportata dall'impeto creatore, abbondava, ingrandiva, innalzava: settantadue archi vaneggiavano già nello spazio lucente e la luna passava da finestra a finestra come una fanciulla in una danza, e rideva rallegrando tutta la marina; un altro ordine si levava sopra il primo; un terzo, ma quello di grandi finestre quadrate; ed ecco il fastigio, la cornice semplice e severa; tutto l'edificio s'impostava già nelle sue musiche concluse contro il cielo...

Ma la bellissima maga, ingannata dall'argento della luna, non s'era accorta che con quello si fondeva l'argento dell'alba! E da un colle sul mare cantò agro un gallo...

Era l'*alt*; il dio non aveva la reggia; gli amori non avevano un rifugio.

La creatura fuggì dietro la scia d'un volo sulle acque, cercando di riafferrare il tempo e la sorte; e l'edificio rimase com'è ancora: una muta canzone di speranza, di nostalgia, di desiderio...

Adesso è tutto liberato. Ha davanti soltanto giardini e la riva; intorno soltanto una quieta strada quasi montanina: una lupa romana ulula ai suoi piedi allattando con acre gioia i gemelli; la statua d'Augusto, di colui che impresse nelle terre più lontane dell'impero i segni della potenza romana, le si alza di fronte e con il calmo gesto incitatore addita il mare. Spogliato di fantasie e di leggende, il monumento s'imposta nella sua stupenda bellezza architettonica; l'unico anfiteatro romano al mondo che sia intero in tutta la sua cerchia; reso ancora più lirico dal crollo d'ogni struttura interna, perché la cerchia stessa vibra così libera, audace, sovrana nella perfezione armoniosa delle sue proporzioni.

D'un terzo appena meno vasto e meno alto del Colosseo, è una delle più chiare e significative orme che Roma abbia lasciate nel mondo: i secoli gli si sono accaniti sopra; per intere età è stato cava da pietra agli orgogli veneziani; ha offerto ferro da spade con gli arpioni che ne costringevano le pietre, bellezze per musei e per

IL DIGRADARE DAL COLLE ALLA RIVA, NELLA GENIALITÀ ARCHITETTONICA.

palazzi principeschi con le sue decorazioni in marmo, in bronzo e in oro: e tuttavia è ancora lì poderoso e lieve, solido e snello, radicato alla rupe della riva, svettante nella tranquilla luminosità dell'aria.

Quando ci si avvicina e si vedono salire le pilastrate quadrangolari robuste come piloni di ponti, e i «conci» squadrati e martellati nel sasso vivo commettersi e reggersi con una resistenza incrollabile, s'ha una sensazione di gigantesco e di metallico, di immobile e di eterno, in cui le cornici, pur così mirabili di fattura, mettono non più del fugace sorriso che dà al volto d'un guerriero un pensiero di beni lontani. Appena ci si stacca e si guarda dalla marina o dal monte, tutto si fa leggero, gracile trepidante: e se la luna ha allagato mare e cielo del suo latte iridescente, l'Arena è proprio una filigrana d'argento, una corona come quelle che i nostri argentieri artigiani battono e piegano e martellano con dita di ragno per la fronte d'una Vergine in trono.

Peccato non poter dire un nome d'architetto: ché il costruttore dovette avere il genio della sua razza e della sua arte; e sentiva i luoghi come l'idea; ebbe nella concezione il senso di movimento in curva delle onde della riva, il senso di solidità, che resiste alle mareggiate, delle rupi verdi; il senso di vastità e di trasparenza dei cieli incristalliti dal vento di terra: e l'idea della potenza di Roma.

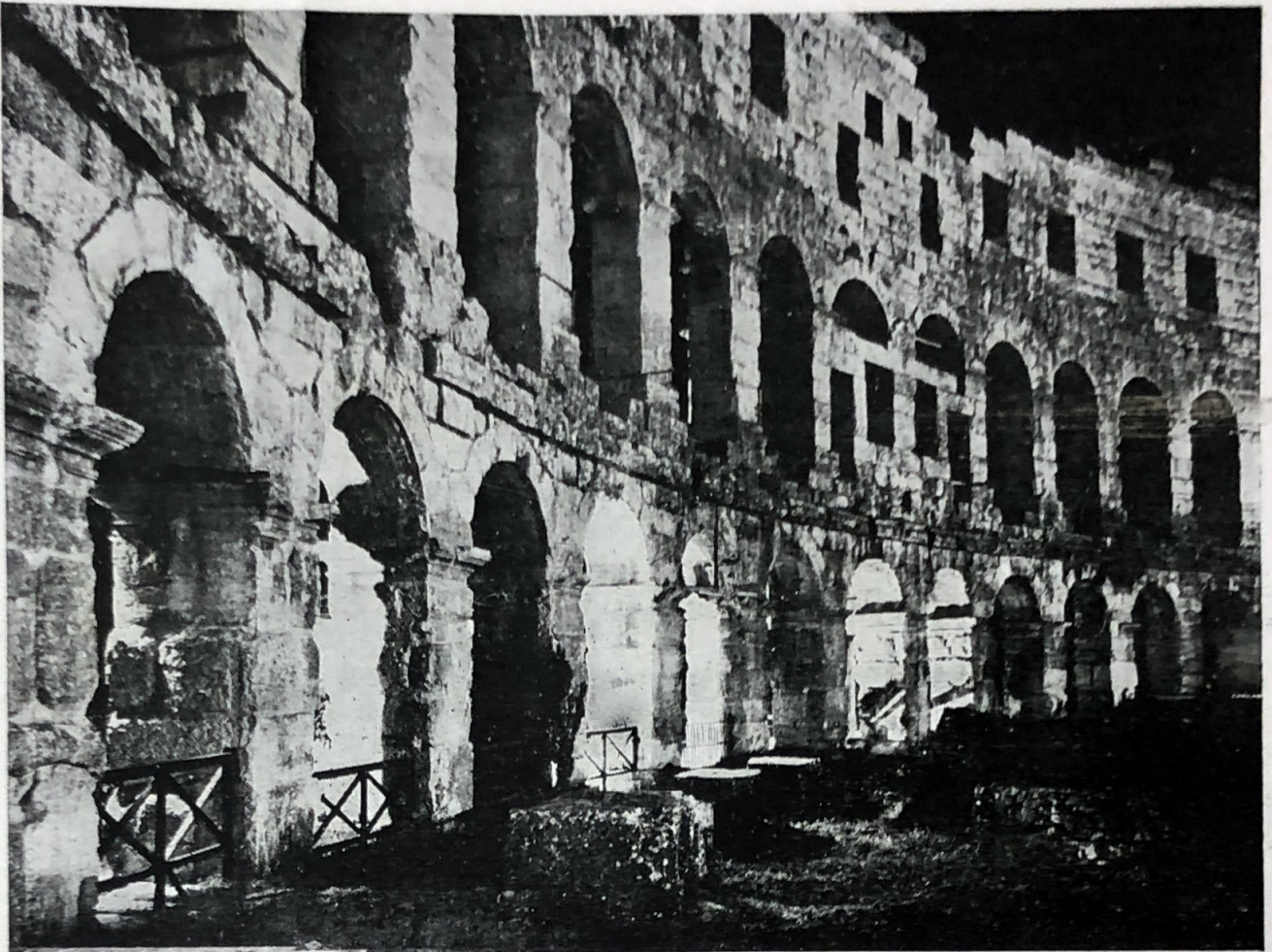
Ha dovuto dominare audacemente gli spazi: bisognava fare un anfiteatro per i giochi a cui potessero assistere le genti di Pola e della campagna; ventitremila spettatori, che vi confluissero per quindici ingressi, e si disponessero in cerchio su quaranta gradinate, intorno a una platea, per gli atleti le belve o le navi, di più di cento metri d'asse. E la collina scendeva quasi a precipizio sulla riva.

Allora il costruttore romano si ricordò dei teatri greci, che accompagnano la discesa delle coste pietrose sui golfi balenanti, e gettò coraggiosamente la sua Arena giù per il colle, ma le dette

RITMI SU RITMI, SOPRA LO STUPORE DELL'ADRIATICO.

poderosità e saldezza imperiali: ardì ridurla a un piano sulla parte più alta del declivio, e svilupparla in quattro piani sulla fronte a mare; e nulla è più bello che, girandole intorno, vedere con che abile e severo gioco i piani decrescono, come se il colle salendo li assorbisse; e tutto l'edificio resta solido e sicuro, alto e grandioso, continuo e unitario anche quando l'àttico che a mare guizza contro il cielo, a monte sta per toccare la terra; si ha quasi l'impressione che, sbancando il colle, si scoprirebbero le arcate che mancano, si riuscirebbe a ricongiungersi con i pilastri sepolti.

A volte si cerca d'immaginarsela come fu, quando dall'àttico sporgevano le teste dei travi che sorreggevano la grande *vela* rossa, l'immane velario che metteva un cielo di fuoco sulla marea umana ondeggiante nell'anfiteatro; e le arcate non erano così libere e vibranti nell'azzurro, ma s'inarcavano cupe contro lo sfondo delle murature interne; e le quattro torri sigillavano le curve ai quattro venti; e la folla dentro crosciava di grida ansiose per le quaranta gradinate, nell'aria rossa, quasi in un'atmosfera di grandezza o di represso furore sotto il velario; e le statue balenavano intorno con i loro gesti immobili, e il bronzo e l'oro delle decorazioni brillavano; e il podio era già gremito dei personaggi, e da uno dei due ingressi trionfali sull'asse maggiore entrava il corteo; e tutto s'empiva di scàlpito, di trombe, di segnacoli; e dai dodici sbocchi interni si precipitavano nell'arena i gladiatori, e dai due *tribunalia* sull'asse minore, il cittadino che aveva offerto i giochi e il magistrato si gettavano un lampo di sguardo; e nell'aria che pareva essersi fatta più ardente, nell'ansia dell'immane folla che respirava come il mare al frangente, era scagliato un panno rosso, come una fiamma che dovesse accendere il rogo delle lotte furibonde, e lo spettacolo crudele cominciava, nel silenzio pauroso, che tra poco scoppierà in un grido frenetico...

Ma bisogna anche vederla com'è.

IL MURAGLIONE POTENTE E ARDITO CONTRO CUI SI SONO INFRANTI I MILLENNI.

Vederla dal mare al mattino: quando Pola s'è appena destata sulla riva, e quella corona sulla fronte è ancora tutta pallida d'alba. Ma meglio vederla in una notte di cupo stellato, quando alle arcate e alle finestre quadrangolari paiono appese grandi tende d'un velluto blu tempestato di stelle, e l'ossatura dell'Arena è nera come se fosse costruita nel basalto. Ma meglio ancora vederla nel plenilunio; quando, salendo il colle, e volgendosi al basso, si vede spiegarsi all'interno in tutta la grandiosa vastità dell'immenso muraglione la triplice curva delle arcate e delle finestre, che s'aprono contro il pallore latteo della marina, e tutta l'altissima parete traforata in ritmo è d'argento, di puro e solido argento, simile davvero a un' architettura d' un mondo sognato; e si cammina avvolgendoci intorno, e sempre canta e squilla quell' argento, alto, vasto; e i pilastri e gli archi dell' unico piano a terra lo misurano, lo scandiscono, lo nobilitano con il loro fiero ritmo, come chiusura di strofe in un inno imperiale d'Orazio.

Veramente il fiabesco invade di nuovo il nostro spirito e ci porta di nuovo fuori della realtà.

Ma alla realtà si ritorna nel giorno pieno, quando le pietre hanno il loro caldo colore istriano, con chiazze come di ruggine sul grigio della materia vibrante. Allora si sente come il monumento sia la città stessa, la rappresenti e sintetizzi, ne dica la storia e l'avvenire, la perpetuità e lo sviluppo; e s'ode improvviso, dentro di noi, il grido di passione di questi rivieraschi che amano la loro città, ora che è di nuovo apertamente Italia, come l'hanno amata quando a dire ch'era Italia si rischiava la galera o la forca; il grido che è diventato musica nella canzone popolare dei Polesani:

Son nato drìo la Rena
e qua voio morir...

ETTORE COZZANI

Nota: Non si può non mandare di qui un saluto al Podestà che ha liberato e inquadrato l'Arena in nuove prospettive di giardini, di mare e d'alture: Luigi E. Draghicchio; e a uno dei più appassionati studiosi del monumento, Mario Mirabella Roberti. *e. c.*

GARGAGNAGO – LA VILLA SEREGO-ALIGHIERI, DOVE LA TRADIZIONE VUOLE CHE DANTE ABBIA SOGGIORNATO.

VILLE E VILLEGGIATURE IN VALPOLICELLA

La Valpolicella non è una valle come tutte le altre, ma una serie di valli che, digradanti dall'altipiano dei Lessini e separate da ondulate colline ricoperte di vigneti, s'aprono a ventaglio su quella fascia di pianura alluvionale che l'Adige lambisce e circonda col grande arco descritto tra la Chiusa di Rivoli e il villaggio di Parona. Vicinissima a Verona e di facile accesso, fertilissima di suolo e ridente d'aspetto, riparata dai venti boreali, questa plaga, tanto famosa per i suoi vini e per i suoi marmi, fu sin dall'antichità prescelta per la villeggiatura dalle nobili famiglie cittadine che vi possedevano terre e che, specie nel periodo del Rinascimento, vi costruirono comode e spesso fastose dimore, moltissime delle quali sussistono ancora, monumenti architettonici di notevole importanza.

Se nulla ci è rimasto delle villeggiature romane, che certo vi esistevano, come testimoniano i molti resti di pavimenti a mosaico scoperti specialmente nella vallata di Negrar, e se nessuna traccia fu trovata della villa che il re Berengario pare possedesse nel X secolo a San Floriano, non lunge dalla stupenda pieve romanica tuttora esistente, l'età umanistica ci ha lasciato non poche testimonianze del gusto che anche qui, come in Toscana, sembra essere allora rinato per le dimore di campagna col risorgere degli studi classici e con quel senso di tranquillità e di sicurezza seguito alle cessate invasioni barbariche ed al formarsi di potenti signorie, come quella veronese degli Scaligeri. Se è innegabile che il nuovo spirito della villeggiatura, o meglio il nuovo senso della natura, venne dagli uomini di studio, cioè dagli umanisti del Quattrocento, è però certo che anche nel secolo precedente ci furono a Verona alcune famiglie le quali, come i Serego, possedevano castelli che, abitati solo per un certo periodo dell'anno, avevano tutte le funzioni, se non le caratteristiche edilizie, della villa.

Consideriamo pure una probabile leggenda il soggiorno di Dante a Gargagnago, nei primi

CORRUBIO DI NEGARINE – LA QUATTROCENTESCA VILLA BANDA, ORA RIDOTTA A CASA COLONICA.

CASTELROTTO – LA VILLA CHE FU DEL GUARINO, E IN CUI VITTORIO BETTELONI OSPITÒ IL CARDUCCI.

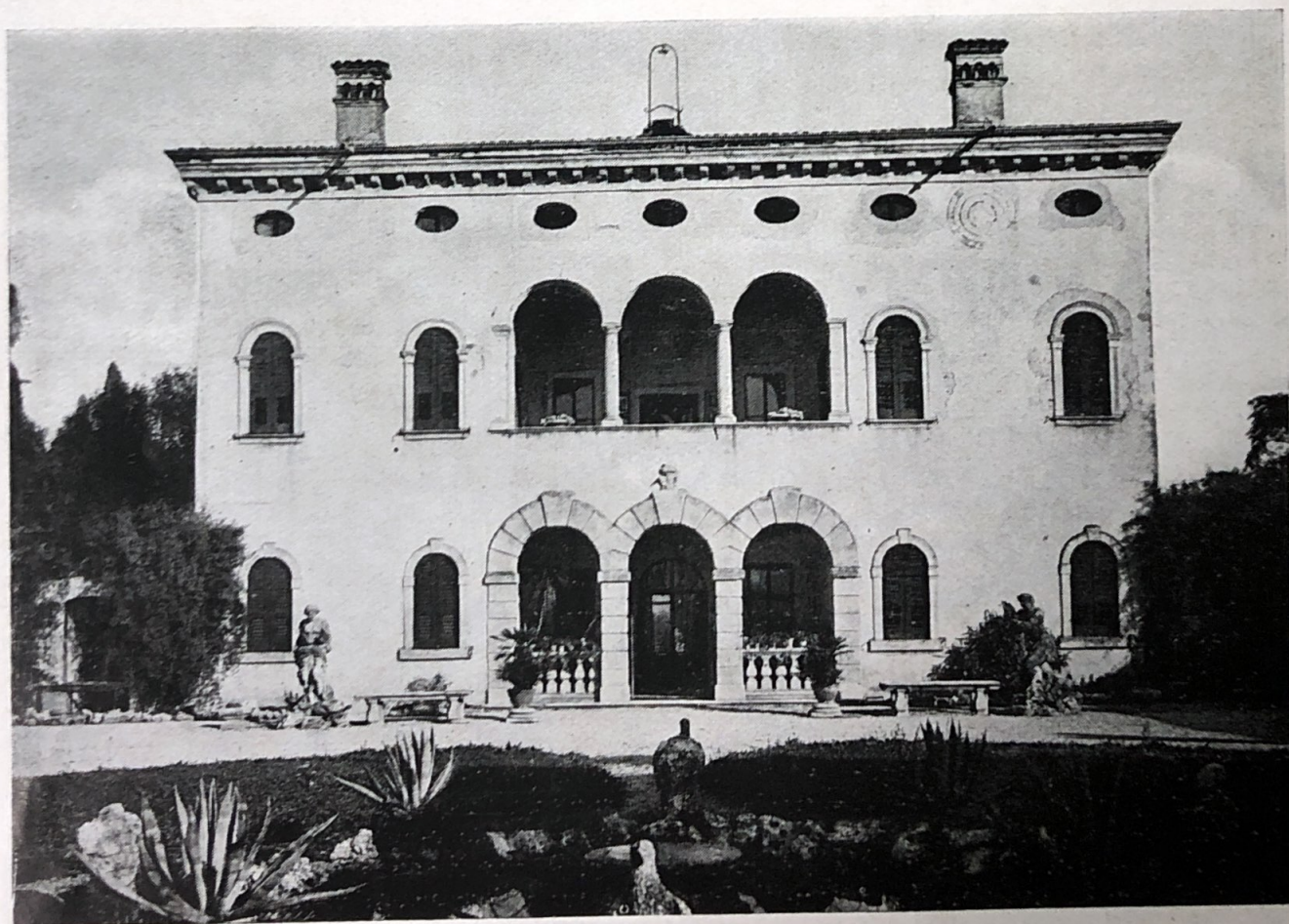
FUMANE – IL PERISTILIO DELLA VILLA GIÀ DELLA TORRE, DALL'INGRESSO SETTENTRIONALE. (*Arch. Michele Sanmicheli*)

anni del Trecento, ma che suo figlio Pietro Alighieri abbia, nello stesso villaggio della Valpolicella, acquistato terre e dimorato, è sicuramente provato da documenti trovati negli antichi Archivi Veronesi e che si riferiscono agli anni 1353-58. Dieci anni dopo la morte del padre, che egli, unico della famiglia, aveva seguito in tutte le tappe del duro esilio, Pietro Alighieri s'era stabilito a Verona, esercitando la professione di giudice. Il fatto ch'egli abbia in seguito comperato alcuni appezzamenti a Gargagnago altro non dimostra, nel figlio del Poeta, se non il desiderio di crearsi una dimora in campagna, circondata da una proprietà terriera; dimora e proprietà che rimasero ai suoi discendenti per circa due secoli, fino a quando cioè l' ultima della famiglia andò sposa, nel 1549, a Marcantonio Serego.

C'è poi un fattore di carattere artistico che ci induce ad attribuire almeno al Trecento l'origine di certe costruzioni, le quali, per la loro eleganza architettonica, non dovevano essere semplici abitazioni di contadini. Alludiamo a quelle case a portico e loggia – tuttora tanto frequenti in Valpolicella e così pittoresche – che rivelano nelle forme singolari della colonna, con la foglia protezionale alla base, e del capitello quasi romanico, un'indubbia antichità. Questo tipo di casa è comune all'architettura rurale di altre regioni italiane; ma in Valpolicella esso assume un particolare grado di finezza e per la nobiltà del materiale impiegato, che è quasi sempre la pietra, e per la snella leggerezza degli archi che creano un'euritmia perfetta tra portico e loggia e dànno all'insieme dell'edificio un senso di squisita armonia, innalzandolo alla dignità di palazzo o di villa. Naturalmente non tutte le costruzioni di questo tipo sono, in Valpolicella, altrettanto antiche, né hanno origine e destinazione così nobile. La forma anche qui s'è generalizzata, estendendosi all'architettura propriamente rurale, in una ricca varietà d'esempi pittoreschi che fioriscono, con forme ritardate o con anticipazioni barocche, anche nel Cinquecento, nel Seicento ed oltre.

A portico e loggia doveva essere anche la casa di Castelrotto in cui, nell'estate del 1419, troviamo uno dei grandi umanisti, Guarino Guarini. Nel suo epistolario, pubblicato da Remigio Sabbadini, parecchie sono le lettere in cui il dottissimo uomo si compiace di descrivere agli amici la modesta dimora che, col terreno adiacente, gli aveva portato in dote la moglie Taddea Cendrata. « Questa piccola abitazione appartata e nascosta – scriveva a Battista Pellegrini – aiuta non so come la forza del pensare, dell'inventare, dello scrivere e spontaneamente invita agli studi nostri; credo che quando si offre agli occhi l'amenità dei campi, il verde dei prati, la bellezza dei colli, l'animo sia eccitato a farsi pari e simile a queste cose che vede e ama, a immaginare e comporre qualche cosa di ameno, di forte, di bello ». Ed altrove: « Incredibile è la soavità dei campi e la benignità degli alberi, i quali sempre mi largiscono qualche cosa, quasi un tributo, e mi adescano e mi trattengono qui con i loro doni ». Infatti, prima d'esser chiamato alla Corte di Ferrara, il Guarino trascorreva lunghi periodi a Castelrotto, e vi portava pure i suoi discepoli. Più tardi v'abiterà anche il cavalier Battista Guarini, autore del *Pastor fido;* e in tempi a noi più vicini la tradizione poetica si continuerà in Cesare e in Vittorio Betteloni, la cui famiglia, venuta in possesso della vecchia casa guariniana a metà del Seicento, la trasformerà ed abbellirà fino a darle le dignitose forme attuali. Particolarmente cara fu questa dimora a Vittorio Betteloni, che la cantò in dolcissimi versi ed ebbe la gioia di vederla onorata dalle ripetute visite di Giosue Carducci.

Se quella del Guarino è la prima villeggiatura della Valpolicella di cui si abbia notizia sicura, la casa in sé non doveva avere alcun pregio dal punto di vista artistico. Ma la tipica villa quattrocentesca non tarda a sorgere in tutta la sua schietta eleganza architettonica; e se ne vede un esempio mirabile vicino a Castelrotto, dove quello che rimane della villa Banda al Corrubio è un indice sicuro che già nei primi anni del secolo XV la villeggiatura nel Veronese era usanza

FUMANE – AVANZI DI SPLENDORE NEL PERISTILIO DELLA VILLA GIÀ DELLA TORRE. (*Arch. Michele Sanmicheli*)

CENGIA DI CASTELROTTO – LA VILLA FAGIUOLI, COSTRUITA DAI GIONA NEGLI ULTIMI ANNI DEL XV SECOLO.

NEGRAR – LA VILLA BERTOLDI, UNO DEI PIÙ PITTORESCHI ESEMPI DI COSTRUZIONE A PORTICO E LOGGIA.

delle famiglie nobili, le quali si costruivano dimore comode e piene di dignità. La villa Banda – ora assai rovinata e adibita a rusticale – con l'ingresso a torre e la cinta di mura merlate, ha ancora il tipo della casa fortificata, quale s'usò, nelle campagne come nelle città, per tutto il Medio Evo; ma il suo pregio sta nell'edificio tutto in cotto, a portico e loggia, di quattro arcate sovrapposte, che s'aprono sul cortile chiuso da ogni lato, col pozzo nel mezzo, la scala esterna e una torretta cilindrica, ad uso di colombaia, che lo protegge. Rappresenta, questo edificio,una fase intermedia della evoluzione che deve aver subito in Valpolicella la costruzione a portico e loggia. Le prime forme apparvero forse nel Duecento, e certo in abitazioni rustiche, rozze e semplici. Attraverso una graduale elaborazione, lo schema fu poi adottato nelle prime costruzioni ad uso padronale, o di villa, di cui quella del Corrubio ci offre un esempio originale ed integro; ma non ancora il più perfetto, in quanto che l'evoluzione continuò sotto l'influsso delle tendenze che s'andavano intanto affermando nell'architettura cittadina, la toscana prima e la sanmicheliana poi.

Ma quando, in pieno Cinquecento, l'arte sovrana del Sanmicheli e del Palladio si impose con varietà e solennità di espressioni non solo nelle città, ma anche nelle campagne, sorsero pure in Valpolicella le grandi ville di linee classicheggianti, e il tipo di casa a portico e loggia tornò, pur attraverso forme più evolute, a rappresentare in special modo l'architettura rustica. Non mancherà tuttavia, nel gran numero di queste costruzioni tipiche, qualche esempio di edificio civile, ottenuto dall'ampliamento di stabili già esistenti e dalla fusione di motivi nuovi con quelli più antichi. In altri termini, l'architettura civile si sviluppa in Valpolicella attraverso queste tre diverse maniere: la villa quattrocentesca a portico e loggia, derivante da una primitiva e più antica casa rurale; la villa rinascimentale, che appare a metà del Cinquecento e continua fino al Settecento con fioriture barocche; il tipico edificio rurale che, riprendendo i primitivi elementi fondamentali del portico e della loggia, li elabora in forme nuove, sotto l'influsso dell'arte sanmicheliana e di quella secentesca. Ricordiamo tra i più belli esempi di case quattrocentesche a portico e loggia: la villa Del Bene di Volargne, internamente rifatta nel Cinquecento e decorata da uno stupendo ciclo di affreschi, per mano di insigni pennelli della scuola veronese; la villa Guantieri di Valgatara, fiancheggiata da una solida colombaia; la scenografica villa Bertoldi di Negrar, ampliata e modificata nel Seicento, al pari della villa Selle di Fumane; la villa Forapan di San Pietro Incariano, la quale presenta la variante di tre bifore al posto della loggia ed ha piuttosto il tipo della casa cittadina

SANTA SOFIA DI PEDEMONTE – LA VILLA CAMPOSTRINI, GIÀ SEREGO, COSTRUITA NEL 1560. (*Arch. Andrea Palladio*)

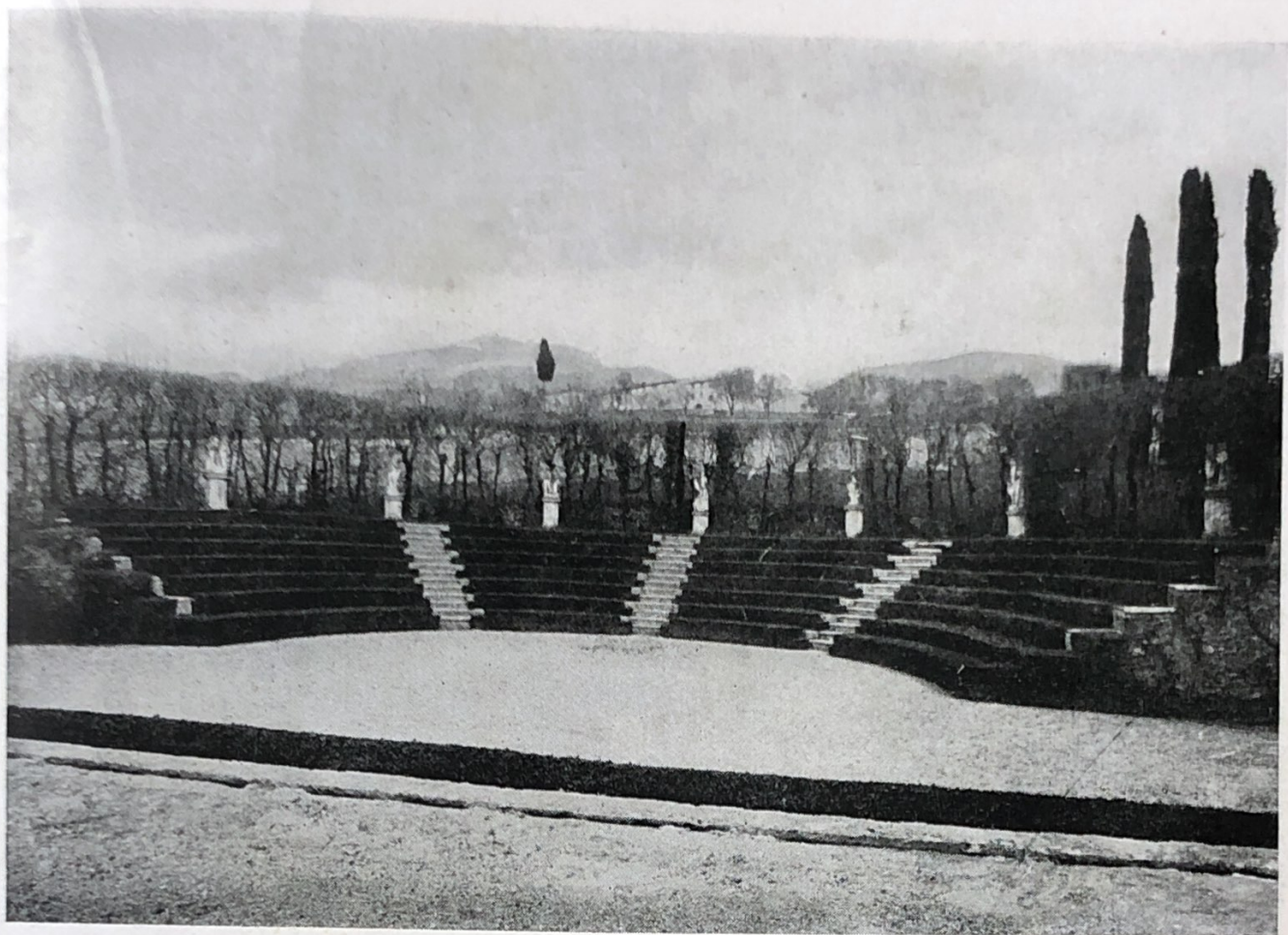
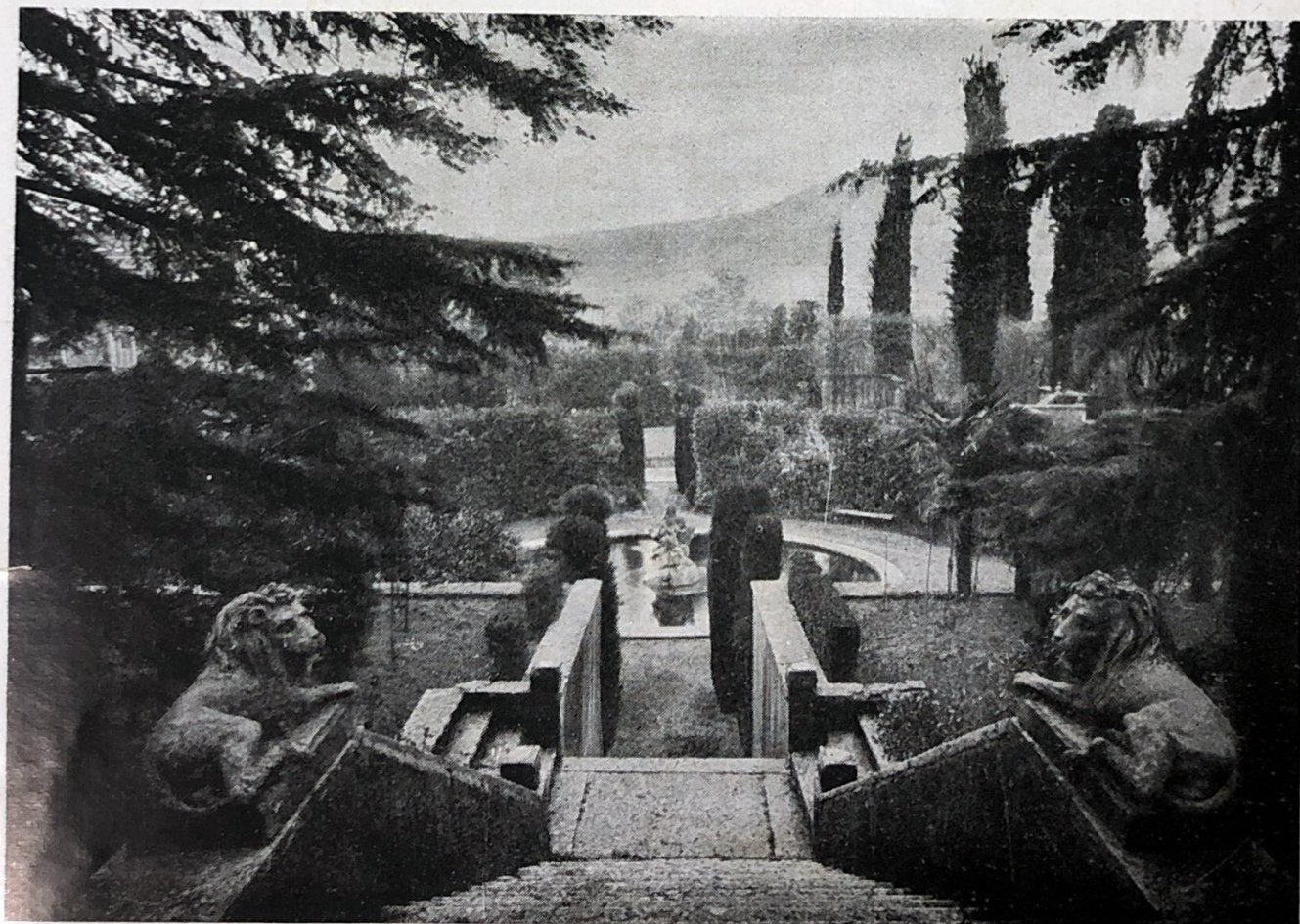
SAN PIETRO INCARIANO – LA VILLA DETTONI, COSTRUITA DAGLI ACQUISTAPACE NEL 1562. (*Arch. Andrea Palladio*)

SAN PIETRO INCARIANO – FACCIATA PRINCIPALE DELLA VILLA MONGA (GIÀ SAIBANTE).

della Rinascenza. Origini quattrocentesche ha pure la villa Fagiuoli (costruita dai Giona), a Cengia, che porta però chiari i segni di modifiche posteriori, sotto l'influsso dello stile sanmicheliano.

Il nome di Michele Sanmicheli, il sommo maestro dell'architettura veronese, ricorre spesso nelle vecchie descrizioni e guide a proposito delle ville sorte in Valpolicella nel XVI secolo. Chi si compiace soprattutto di queste un po' troppo facili attribuzioni è G. B. Da Persico nella sua pur diligentissima *Descrizione di Verona e della sua Provincia*, dove però la qualifica di sanmicheliana va intesa in senso un po' largo, cioè come riferimento anche alla scuola che il Sanmicheli creò a Verona, come il Palladio a Vicenza. Ma se agli scolari (il nipote Gian Domenico e i due Brugnoli) si può pensare per la villa già Nichesola di Ponton – che nella sua rovina conserva tuttavia notevoli avanzi della decorazione pittorica di Paolo Farinati – e per la villa, altrettanto guasta, che fu dei Morando alle Colombine, presso Parona, opera indubbia ed originalissima del maestro ci sembra, invece, la villa già Della Torre di Fumane, un monumento architettonico sul quale, purtroppo, il tempo e l'abbandono hanno gravemente influito, sì da farne temere inevitabile la rovina completa, se non interviene in tempo utile la tanto auspicata opera di restauro.

Sulla testimonianza del Vasari, i biografi e gli storici dell'arte concordano nell'assegnare al Sanmicheli il solo tempietto della villa di Fumane, che con la sua pianta ottagona richiama la Madonna di Campagna e la cappella Petrucci in San Domenico di Orvieto. Ma molte ragioni – e lo stile prima di tutto – ci inducono a credere che l'intera costruzione sia da attribuirsi a lui, e sia anzi una delle sue più notevoli ed interessanti per la singolarità della concezione e per l'accorgimento con cui uno schema antico è stato adattato ai gusti ed alle esigenze di un ricco raffinato e colto signore del Rinascimento qual era il conte Marcantonio Della Torre, preposto della Cattedrale di Verona, referendario nell'una e nell'altra segnatura e più volte e in più luoghi commissario del Papa per importanti missioni. Non v'ha dubbio che la villa deve essere stata costruita intorno alla metà del Cinquecento (sulla campanella del tempietto, con lo stemma torriano, è incisa, infatti, la data del 1558) ed essere, quindi, una delle opere mature del Sanmicheli, poichè tutto il complesso della severa fabbrica arieggia il suo vigoroso modo di concepire e di eseguire sia nell'insieme che nei particolari architettonici, i quali, pur nella presente rovina, ne rivelano lo stile inconfondibile, ferreo e pieno di possanza.

L'architetto ha qui adottato lo schema classico delle antiche ville romane, con un peristilio

NEGRAR – IL TEATRO SEMPREVERDE NEL GIARDINO DELLA VILLA RIZZARDI.

NEGRAR – PARTICOLARE DEL GIARDINO DELLA VILLA RIZZARDI.

(Arch. Luigi Trezza)

ARBIZZANO – LA VILLA DI NOVARE, DISEGNATA DA ADRIANO CRISTOFALI E CANTATA DA IPPOLITO PINDEMONTE.

rettangolare al centro, formante un portico a pilastri bugnati, sormontati da una trabeazione che reggeva il tetto (ora caduto) del portico stesso. Lungo i lati maggiori del rettangolo sono due corpi di fabbrica ad un solo piano, oltre quello terreno. Nel peristilio e nei giardini, disposti a scalea dal colle al piano, erano dovunque vasche e fontane con giuochi d'acqua, grotte, busti e statue; le interne stanze erano in origine tutte frescate da Paolo Farinati, i cui dipinti scomparvero allorché nel Settecento vennero di moda gli stucchi e si fece posto anche ai grandi camini a mascheroni, di gusto prettamente barocco. Doveva essere davvero una dimora fastosa, se lo storico Onofrio Panvinio la disse una delle più ricche d'Italia, e se la poetessa veneziana Veronica Franco, che fu ospite del Della Torre, ce ne lasciò una tanto seducente e colorita descrizione in quel suo capitolo, fervido d'ammirazione e d'entusiasmo, in cui si parla di un palazzo adorno di tanta bellezza e di tanta magnificenza, che non ha l'eguale se non in quello del Sole celebrato dai poeti, con stanze dorate, pavimenti lucidi come gemme, candidi letti avvolti di sete purpuree e coperti di coltri ricamate, cortine, tappeti, arazzi, quadri e sculture. La bella cortigiana vi fece un soggiorno delizioso e concluse il suo lungo canto nostalgico dicendo che la villa di Fumane non aveva nulla da invidiare alle più fastose che gli antichi Romani s'erano costruite a Baia e a Pozzuoli.

Subito dopo la morte del Sanmicheli – il quale forse ebbe mano anche nel rifacimento della villa ora Amistà, al Corrubio – appare in Valpolicella l'altro grande astro dell'architettura veneta del Cinquecento, Andrea Palladio. Intorno al 1560 egli diede al conte Marcantonio Serego il disegno per la villa di Santa Sofia (ora Campostrini) che, se fosse stata eseguita interamente, avrebbe superato in grandiosità ogni altra. Invece se ne costruì, e ne sussiste, una piccola parte, bastante tuttavia a dare un'idea (con i progetti che rimangono) dell'altezza cui era giunta, in quel periodo di piena maturità, l'arte palladiana. Ed al vicentino noi crediamo di attribuire anche la villa Dettoni di San Pietro Incariano, costruita due anni dopo, nel 1562, dagli Acquistapace, non figurante, è vero, tra le opere del Palladio, ma pienamente rispondente al suo tipico stile, sia nel complesso che nei particolari. E chi, del resto, avrebbe potuto ideare, nel 1562 e in territorio veronese, un edificio di forme così squisitamente palladiane? Poco più che quarantenne e in pieno fervore creativo, il Palladio non aveva ancora imitatori neppure in Vicenza; tanto meno, ci sembra, ne poteva avere a Verona, dove imperava il gusto così diverso del Sanmicheli.

Anche in seguito, infatti, tra la fine del XVI

SAN PIETRO INCARIANO – ATRIO DELLA VILLA MONGA, COL VIALE DEI CIPRESSI.

e il principio del XVII secolo, la scuola sanmicheliana è la sola che si manifesta nelle costruzioni civili della Valpolicella. La villa Monga (già Saibante) a San Pietro, è la più sontuosa tra quelle sorte in questo periodo, con le due facciate rivolte sul vastissimo giardino, una già baroccheggiante e l'altra puramente classica, con un salone dipinto da Paolo Ligozzi e i molti cimeli antichi raccolti da quel valente archeologo che fu Andrea Monga, il munifico scopritore del Teatro Romano di Verona. Vicina è la villa Galtarossa (già Pullè), solida e semplice costruzione quadrata, con una decorazione architettonica dipinta nella facciata, nella quale, sopra l'ampia scalea adorna di statue, s'aprono tre fornici, sormontati al centro da una loggia con balconata e, più in su, da una bifora che s'apre nel mezzo di un timpano triangolare. Di recente la villa è stata radicalmente restaurata; e se la sopraelevazione le ha nuociuto non poco, la sistemazione interna ha servito ad eliminare sovrapposizioni di pessimo gusto ottocentesco, rimettendo in valore parecchi elementi costruttivi e decorativi originali. Tanto davanti alla villa Monga che a quella Galtarossa si aprono lunghi viali di monumentali cipressi, per i quali Scipione Maffei avrebbe ben potuto ripetere l'elogio rivolto a quelli che ornavano la villa Nichesola di Ponton, sull'Adige, « i quali hanno talvolta invaghito stranieri Principi, venuti per la prima volta in Italia, di passar il fiume, e di portarsi ad osservar da presso albero così nobile, e così dagli altri diverso ».

La fioritura delle ville continua copiosa in Valpolicella anche nel Seicento. Sono sempre le forme sanmicheliane e brugnolesche che prevalgono, da Squarano (villa Fumanelli), al Quar (villa ex Perez-Bertani); dalla casa ora Toffalori di San Pietro Incariano, alla casa ora Fagiuoli di Settimo. Ma, in questo periodo, ritorna in onore anche la loggia, come si vede nella villa Vecchi, già Da Lisca, di Ospedaletto, nella grandiosa ma tanto rovinata villa già Sparavieri di Arbizzano, e in quella vicina ch'è degli Zamboni, nella pittoresca casa Segàla di Semonte e nei numerosi edifici a portico e a loggia che sono a Pescantina.

Siamo giunti così al Settecento. Ma benché questo sia per eccellenza il secolo della villeggiatura, esso non ha visto sorgere molte fabbriche nuove in Valpolicella, dove l'arte barocca non ha lasciato, quindi, esempi molto importanti, anche perché i due massimi esponenti dell'architettura veronese del tempo, Alessandro Pompei e Adriano Cristofali, preferirono far rifiorire lo stile classico. Ben poche concessioni al barocco troviamo, infatti, nella villa già Mosconi di Nòvare, le cui forme architettoniche s'attengono agli schemi tradizionali, mentre invece una maggior libertà si nota nelle parti ornamentali. Ne fu autore appunto il Cristofali, che

MARANO – VILLA LENDINARA-RIZZINI, DI BELLE FORME SETTECENTESCHE.

diede libero sfogo alla sua fantasia soprattutto nel coronare la fastosa cancellata e tutto l'edificio di guglie, di pinnacoli e di statue, ricavando dall'insieme un notevole effetto scenografico. E ispirate a sobrietà sono la villa Zorzi di Parona e la villa Della Vedova (già Zurla) di Domegliara, mentre molto pittoresca è la villa Lendinara-Rizzini di Marano, con la ricca scala esterna e il duplice loggiato rustico che si sviluppa su un fianco. E agli schemi classici s'attiene anche Luigi Trezza, il principe degli architetti veronesi tra la fine del Sette e l'inizio dell'Ottocento. Ma di lui resta in Valpolicella una stupenda opera di fantasia nel giardino della villa Rizzardi a Negrar, uno dei più vasti, ricchi e belli della regione, con viali lunghissimi di cipressi, carpini e mortelle tagliati in forme architettoniche, con tempietti, statue, scalee e fontane, laghetti e grotte, e con un teatro a gradinata semicircolare e palcoscenico delineati da siepi di bosso, da cipressi e da càrpini: un complesso incantevole, che fa di questo giardino un'oasi di poesia e d'arte, che ci riconduce ai felici tempi delle ninfe e delle naiadi ed ai lieti raduni degli arcadi.

La tradizione poetica è, del resto ricca in Valpolicella; e le ville vi hanno una parte non secondaria. Abbiamo già incontrato gli Alighieri a Gargagnago, i Guarini ed i Betteloni a Castelrotto, la Franco a Fumane. Ma nel Sette-Ottocento più frequenti e più alte saliranno dalla feconda valle le voci dei vati. Correndo instancabile in cerca di documenti dell'antica storia, il Maffei troverà in Valpolicella il primo nucleo del Museo lapidario da lui fondato a Verona; e mentre nella sua elegantissima villa di Volargne Benedetto Del Bene volterà in versi italiani Columella e Virgilio e detterà dotte memorie agrarie, sul natio colle di Mazzurega, sazio degli allori raccolti come poeta estemporaneo, Bartolomeo Lorenzi comporrà il poema su *La coltivazione dei monti*. Intanto a Nòvare, ospite prediletto di Elisabetta Mosconi, ecco apparire l'aristocratica figura d'Ippolito Pindemonte, l'autore delle *Poesie campestri*. Egli ormai non è più giovane, e la contessa neppure. Ha quarantasette anni suonati allorché, nel 1800, dedica alla dama – che ne conta, ahimé, quarantanove ed è madre di quattro figlie – l'epistola in cui sono cantate le delizie di Nòvare. C'era stato del tenero, tra i due, in gioventù; ma poi era subentrato un sentimento di affettuosa amicizia, che permetteva al poeta di trascorrere nella villa giorni assai tranquilli e felici, attendendo ai propri studi, tra buoni pranzi, passeggiate per i campi, serotine partite alle carte ed agli scacchi, allietate dal sorriso delle leggiadre e vivaci figlie della contessa. La quale, però, muore presto (nel 1807). Il Pindemonte ne è addoloratissimo; e l'anno dopo, scrivendo il carme dei *Sepolcri* in risposta a quello del Foscolo, ne dedica all'impareggiabile amica gli ultimi cinquanta versi. Abbandona poi per sempre il soggiorno di Nòvare, giurando di non poter più dilettarsi di delizie campestri.

In Valpolicella, però, ci tornò ancora, e spesso. Lo ritroviamo a Gargagnago, dove nei primi anni dell'Ottocento un'altra colta e gentile dama, la contessa Anna da Schio di Serego Alighieri, apre le sale della sua antica villa a poeti, letterati e quanti uomini di cultura sono in Verona, o vi capitano di passaggio. Tra questi, ambito ed ammirato tra tutti è Vincenzo Monti. Egli era già stato a Verona durante il periodo napoleonico, e n'aveva frequentata la società, mantenendosi poi in relazione specialmente con la contessa Clarina Mosconi, una delle figlie dell'Elisabetta

Cedendo alle insistenze di lei, il Monti ritornò a Verona nella primavera del 1820, trattenendovisi una settimana. Conobbe in quell'occasione Antonio Cesari e si riconciliò con lui dopo l'aspra polemica sul purismo della lingua; e a Gargagnago, secondo un desiderio precedentemente espresso, potè incontrarsi con l'abate Lorenzi. Ci fu in quell'occasione, nella vecchia villa degli Alighieri, un vero convegno poetico, ché intorno al Monti ed al Lorenzi si trovarono riuniti Ippolito e Giovanni Pindemonte, il Perticari, Benassù Montanari, il Cesari ed altri. Lieta trascorse la giornata tra i fioriti discorsi dei poeti e i luminosi sorrisi delle dame. Si improvvisarono versi; ed il Montanari dettò, a ricordo del convegno, due sonetti, che furono poi incisi ed ancora si leggono in una lapide, ombreggiata dalle fronde di tre prosperosi lauri che, per invito della padrona di casa, i tre poeti – Monti, Pindemonte e Lorenzi – piantarono di lor mano.

Vincenzo Monti ripartì l'indomani con una simpatia ancor più viva per Clarina Mosconi, alla quale scrisse lettere che mal celavano l'impeto del sentimento. Qual meraviglia? Trent'anni prima era toccato ad un altro insigne poeta, all'austero Parini, d'accendersi di non tepido amore per una gentildonna veronese, la bella e colta Silvia Curtoni Verza, alla quale indirizzò non soltanto lettere galanti, ma anche un bel sonetto e, secondo taluni, un'ode. Fu cosa breve la passioncella del Monti; ma dovette però influire nel deciderlo ad un nuovo viaggio a Verona nell'autunno del 1821, durante il quale egli ritornò in Valpolicella per visitare il Cesari che era ad Arbizzano e, s'intende, la dolce Clarina che villeggiava a Nòvare.

Intorno alla metà dell'Ottocento alza la sua voce in Valpolicella la musa dell'Aleardi. Il poeta, quando le persecuzioni dell'Austria e i suoi vari impegni lo lasciavano tranquillo, si rifugiava in un'umile casetta a Sant'Ambrogio, alta sul colle tra viti olivi ed orti; e di là indirizzava all'amico conte Gozzadini anche quell'ode *Per un giuoco di palla nella Valle di Fumane*, in cui descrive le tristi condizioni della Valpolicella oppressa dallo straniero con parole sì roventi che una sola, caduta in mano ai birri che sempre lo sorvegliavano, sarebbe bastata a mandarlo diritto al capestro. E a Sant'Ambrogio villeggiava in quei tempi anche Caterina Bon Brenzoni, che con l'Aleardi divideva le gioie della poesia e le ansie della politica, mentre dalla villa guariniana di Castelrotto levava mesti e delicati accenti l'anima romantica di Cesare Betteloni, che lascerà ricco retaggio di poesia al figlio Vittorio, ospite ed amico di Giosue Carducci, un altro grande poeta del cui nome la Valpolicella infiora il serto della sua tradizione letteraria.

GIUSEPPE SILVESTRI

GARGAGNAGO – UN INTERNO DELLA VILLA SEREGO-ALIGHIERI, CON DUE CARATTERISTICHE CARROZZE CINQUECENTESCHE.

GIOCATTOLI FABBRICATI DA RAGAZZI

LA "FONDAZIONE MAIETTI"

INGRESSO DELLA « FONDAZIONE MAIETTI », DOVE I RAGAZZI, NEL DOPOSCUOLA, SI DIVERTONO A FABBRICARE GIOCATTOLI.

Una volta sapevamo che i bimbi rompevano i giocattoli: la bicicletta, la bambola, l'orsacchiotto, il monopattino... Dopo un mese o dopo un'ora, eccoli che giacciono con le ruote storte, la pancia sbudellata, la faccia pesta ed ammaccata.

Chi di noi non ha sulla coscienza un taglio di capelli ad una bambola di Norimberga, o un'operazione di laparatomia ad un fantoccio di stoppa, che non riuscì unicamente per mancanza di intestini?...

Abbiamo scoperto, invece, che se molti bimbi fracassano allegramente tutti i giocattoli che capitano loro fra le mani, vi sono ragazzi i quali occupano il loro tempo a fabbricarli. Gli uni e gli altri – come risulta da una piccola inchiesta che abbiamo fatto – si divertono egualmente! « Fare e disfare è tutto un lavorare », dice un vecchio proverbio.

La « Fondazione Maietti » non è una organizzazione per ragazzi discoli: essa raccoglie a Roma tutti i bambini che, a causa d'indigenza, disordini familiari, od altro, si trovano a disagio a casa loro e sarebbero domani degli spostati nella vita, se la fondazione non li aiutasse a crescere, non li assistesse nei loro studi, non insegnasse loro un mestiere.

Il giudice Raffaele Maietti, che volle questa nobile istituzione, pensò di offrire ai piccoli ospiti un'occupazione particolarmente gradita. Ognuno si dedica nella vita ad una attività industriale o commerciale alla quale si sente chiamato: mettete un calzolaio a fare il ragioniere in una banca, e ne farete un infelice. A che cosa si sentono maggiormente chiamati i bambini? È chiaro: a giocare! Dunque, si disse quel geniale magistrato, avviamoli ad una attività in cui i giocattoli abbiano la loro parte, e li faremo felici, dando loro la possibilità di lavorare divertendosi.

Questi fanciulli sono spesso figli abbandonati, o figli di famiglie numerose, o di genitori anormali, che scontano talora una pena in carcere.

Ma i casi non sono sempre così gravi. Alle volte si tratta semplicemente di fanciulli che hanno i genitori occupati tutto il giorno fuori di casa ed a cui sarebbe impossibile compiere il loro dovere di custodia e vigilanza della prole.

Gli ospizi della fanciullezza sono sempre luoghi molto tristi. In ogni ricoverato c'è un dramma grande o piccolo, su ogni volto è dipinta una

profonda angoscia. Ma, devo dirlo francamente, fra i ragazzi di Piazza Sonnino ho trovato un certo buonumore, che ha la sua ragion d'essere: una ragione che si dovrebbe particolarmente studiare. La carità, come è stata intesa finora, non risponde più ai moderni principi di solidarietà sociale. Oggi, col diffondersi della istruzione, che ha elevato il livello morale e culturale delle masse, l'elemosina mascherata sotto qualsiasi forma diventa umiliante. È perciò necessario che la carità assuma nuove forme e nuove sembianze. Legislatori previdenti, sensibili ai nuovi concetti di assistenza, hanno provveduto a sostituire all'elemosina il lavoro, o la pensione di vecchiaia, ed hanno aggiunto alle istituzioni di provvidenza quelle non meno efficaci di previdenza.

Questa « Fondazione Maietti », dove i ragazzi lavorano fabbricando giocattoli, è assolutamente inspirata a questi moderni principi di carità.

Tutti i ragazzi ospitati da questo istituto vanno la mattina alla scuola pubblica, dove frequentano regolarmente i loro corsi. (La loro età varia dai sei ai diciotto anni). Quando si chiude la scuola a mezzogiorno, essi fanno colazione in refettorio, ed un maestro li assiste durante i compiti che devono fare a casa.

Dopo i compiti, comincia il lavoro! Generalmente, verso le quattro pomeridiane dovrebbero presentarsi al capomastro Edoardo Ferlazzo, che

QUESTO RAGAZZO, COSÌ INTENTO AL PAZIENTE E DILIGENTE LAVORO SULLA TESTA DI UNA BAMBOLA, NON HA CHE SETTE ANNI.

ai loro occhi appare un mago portentoso, capace di creare fantocci e bambole con la creta e la stoppa. Ma tanta è la buona volontà dei fanciulli per questo lavoro, che essi, finiti i compiti, si precipitano subito nel laboratorio annesso allo stabile.

SI RIEMPIONO DI STOPPA LE BRACCIA E LE GAMBE DELLE BAMBOLE.

Fanciulli di tenera età, ma di prodigiosa intelligenza, dipingono con amorosa cura gli occhi ai cavalli, inchiodano le asticelle ai carrettini colorati, applicano le ruotelle agli elefanti di pezza, e riescono persino a dipingere le teste delle bambole, lavoro questo che richiede una particolare capacità.

A vedere questi fanciulli applicarsi con fervore a un lavoro costruttivo si pensa ad altri bambini che con i giocattoli altro non fanno che giuocare, o li riducono tutt'al più in briciole a colpi di piede

I PICCOLI ARTIGIANI MODELLANO DA SOLI LA CRETA E DIPINGONO LE TESTE.

I RAGAZZI TAGLIANO NASTRI E VESTONO LE BAMBOLE SOTTO LA GUIDA DI UNA INSEGNANTE.

o di martello... confessiamolo pure, come facevamo molti di noi quando eravamo bambini!

Il laboratorio è pieno di piccoli oggetti di legno e di latta: zampe di cavalli e di altri animali; orecchie di stoffa, ingranaggi, ruote, eliche di aeroplano, cucinette economiche... Ogni oggetto è disposto in serie entro cassette di legno.

Un ampio locale è interamente adibito a magazzino per gli organi interni delle bambole: casse piene di segatura e di stoppa rappresentano intestini, cuore, cervello, fegato, stomaco..., segatura o stoppa secondo la qualità delle bambole. Ho saputo così che le bambole più belle e più costose sono vuote (come certe donne!), ed hanno soltanto delicati apparecchi che fan loro chiudere o muovere gli occhi a destra e a sinistra.

Entro scatole di cartone, divisi per colori, si vedono gli occhi vitrei delle bambole; occhi senza espressione finché non sono messi nelle loro orbite. Occhi neri, occhi azzurri, occhi castagni, montati con un minuscolo dispositivo a contrappeso, possono muoversi come occhi veri...

I ragazzi pensano a cucire in sartoria le sottanine e le camicette per le bambole. Questi fanciulli che lavorano da sarti sono bravissimi. È vero che le bambole sono brave clienti che non protestano mai, neanche se la cintura è troppo bassa, o se la gonna è troppo lunga e perciò non abbastanza di moda. Ammonticchiate, aspettano, sorridendo, di esser vestite...

Per il loro lavoro, che si protrae fino alle sei pomeridiane, gli artigianelli ricevono un piccolo salario, che va dalle dieci lire alle quaranta lire la settimana, secondo il rendimento. Questo danaro non passa nelle mani dei ragazzi o dei loro genitori, ma viene iscritto in libretti di risparmio fruttiferi intestati a ciascun ragazzo. Così, a diciotto anni, essi potranno disporre di un piccolo gruzzolo, che permetterà loro di iniziare una modesta attività utile

Bisogna vedere con che serietà questi piccoli marmocchi spazzolano le teste di creta, prima di verniciarle, e con che perizia riempiono di stoppa le gambe di un pupazzo! Essi vedono costruire e crescere tutti quei balocchi e li conoscono assai bene; sono amici e discutono con essi mentre li fabbricano, e sono sicuro che immaginano, lavorando, d'infondere in essi un piccolo soffio, tenue tenue, che somiglia vagamente allo spirito infuso dal Padre Eterno ad Adamo, prima di mandarlo in giro per il mondo. Sono tanto piccoli quei ragazzi, ed hanno così poco ardire..., altrimenti le bambole di «papà Ferlazzo» si metterebbero a gesticolare e a parlare, tanto è l'amore e la volontà con la quale sono state messe al mondo.

NON È FACILE DARE LA VISTA AD UNA BAMBOLA: BISOGNA AVERE L'ANIMO D'ARTISTA, COME QUESTO RAGAZZO, E COMPRENDERE ANCHE L'ESPRESSIONE DI UNA PUPATTOLA DI CRETA!...

Gli istituti riuniti di San Girolamo alla Carità, di cui questo dei giocattoli è una sezione, educano i ragazzi ed insegnano loro il mestiere.

I ragazzi non sono obbligati a lavorare. Le porte dell'Istituto sono aperte e praticamente essi potrebbero andarsene quando volessero. Invece, nessuno mai se ne andò; probabilmente, anzi certamente, perché essi non si sentono incarcerati. La libertà è un grande correttivo.

Gli stessi genitori non hanno un giorno fisso per andare a visitarli, ma possono recarvisi tutti i giorni, a qualunque ora.

I piccoli artigiani riescono, guidati da sagaci maestri, a produrre fra tutti circa 40.000 bambole all'anno! E tutta questa produzione è, quasi per intero, assorbita dalla Capitale.

È triste pensare che, sebbene fabbricati con tanto amore, il destino di tutti quei balocchi – come di tutti i balocchi – è di andare in frantumi nelle mani di altri bambini più fortunati e più ricchi!

DOPO AVERLA ATTENTAMENTE RIFINITA, OGNI RAGAZZO DEPONE LA SUA BAMBOLA NELLA CASSETTA, DONDE VERRÀ TOLTA PER LA SPEDIZIONE.

(Fot. dell'A.) **ETTORE BASEVI**

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6